1
'85

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Poster 44 0647



Bald bis Rostock

Auch in diesem Jahr werden die Elektrifizierungsarbeiten bei der Deutschen Reichsbahn planmäßig fortgesetzt. Wichtigstes Ziel ist dabei der Anschluß des Knotens Rostock an das elektrifizierte Netz der DR. Dann rollen die Elloks von Rostock über Berlin bis Bad Schandau oder Erfurt.

Für die elektrisch betriebenen Strecken der DR steht ein leistungsfähiger Triebfahrzeugpark zur Verfügung. Jüngstes Kind der Ellokproduktion ist die BR 243. Noch in den letzten drei Monaten des vergangenen Jahres wurden die ersten Maschinen an die Deutsche Reichsbahn übergeben.

Die Farbgebung der Serienloks entspricht der der anderen Neubauloks. 1985 werden in Hennigsdorf weitere 243er gebaut und der Deutschen Reichsbahn übergeben.

1 243 002 in Hennigsdorf nach der Übergabe an die DR

2 Zum gewohnten Bild gehört dagegen schon über zwei Jahrzehnte die BR 211.

3 Bewährt hat sich auch die BR 250. Sie ist in fast allen Ellok-Bahnbetriebswerken beheimatet.

4 Beim Güterzugdienst, aber auch im Reiseverkehr vor Nahverkehrszügen, ist die BR 242 zu sehen.

5 Auf der Rübelandbahn sind die Loks der BR 251 im Dienst und bewähren sich hier bereits 20 Jahre im schweren Güterzugdienst.

Fotos: B. Sprang, Berlin (1, 4), I. Migura, Berlin (2, 3), R. Kahmann, Elsterwerda (5)

1



2



3



4



5



modell eisenbahner

inhalt

1/85

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
34. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

100 Jahre alt wird in diesem Monat der „Wilde Robert" zwischen Oschatz und Mügeln. Noch heute werden auf dieser Schmalspurbahn beachtliche Transportleistungen vollbracht. Mehr darüber erfahren Sie auf den Seiten 11 bis 13 dieser Ausgabe. U. B. z. einen Güterzug im Stadtgebiet von Oschatz.
Foto: J. Albrecht, Oschatz

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 7. 12. 1984
Geplante Auslieferung: 17. 1. 1985

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Liebe Leser!

Es ist bereits Tradition, daß wir zu Beginn eines neuen Jahres Bilanz ziehen und Sie gleichzeitig über wichtige künftige Vorhaben informieren.
Auch im vergangenen Jahr waren Redaktion und Beirat bemüht, die Zeitschrift informativ und vielseitig zu gestalten. Der 35. Jahrestag der DDR, der XXXI. Internationale Modellbahnwettbewerb, das 15. Spezialistentreffen Junger Eisenbahner in Magdeburg und die Bezirksdelegiertenkonferenzen waren Schwerpunkte unserer publizistischen Arbeit.
Über 2000 Zuschriften erreichten uns 1984 aus dem In- und Ausland. Darin fanden wir viel Zustimmung für Inhalt und Aufmachung des „modelleisenbahner". Eine Vielzahl von Hinweisen, Ideen und Vorschlägen beweist uns, wie groß Ihre Bereitschaft ist, an der Gestaltung unserer Zeitschrift konstruktiv und schöpferisch teilzuhaben.
Der 34. Jahrgang des „me" steht im Zeichen der Vorbereitung des XI. Parteitages der SED, des 40. Jahrestages der Befreiung des deutschen Volkes vom Faschismus sowie des Jubiläums „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen". Das betrifft die Aktivitäten der Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes ebenso wie die Initiativen der Werktätigen des großen Vorbilds, der Deutschen Reichsbahn und des Städtischen Nahverkehrs. Ein weiterer Höhepunkt dieses Jahres ist bereits jüngste Geschichte: Am 1. Januar 1985 wurde der transpress VEB Verlag für Verkehrswesen 25 Jahre alt. In der nächsten Ausgabe werden wir darauf noch einmal zurückkommen.
Neben vielfältigen Darstellungen zur Technikgeschichte sind uns die Jubiläen Anlaß, im „me" mehr über soziale Entwicklungsfragen der Eisenbahn in den zurückliegenden Epochen zu veröffentlichen. Beliebtes und Bewährtes werden beibehalten. So z. B. die Poster. Vielfachen Wünschen entsprechend, werden 1985 drei Poster im Format A 3 und drei Poster im Format A 4 erscheinen. Ansonsten haben wir uns vorgenommen, über Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Eisenbahn und des Städtischen Nahverkehrs des In- und Auslands interessant und vielseitig zu informieren.
Was den Modellbahnteil betrifft, so können wir 1984 auf weitere Fortschritte verweisen. Die vorgestellten Gemeinschafts- und Heimanlagen fanden – ebenso wie die Güterwagenserie – großes Interesse. Wir werden diese Serie 1985 fortsetzen und wichtige Etappen des Güterwagenbaus in der 150jährigen Eisenbahngeschichte darstellen.
Zunehmend gefragt sind Beiträge über „Frisuren" und Bauanleitungen. Wir bemühen uns, diesem Anliegen gerecht zu werden, und bitten erfahrene Praktiker um ihre Mitarbeit, da durch die bisher gewonnenen Autoren noch nicht alle Wünsche auf diesem Gebiet zu erfüllen sind.
In diesem Jahr beginnen wir mit der Veröffentlichung der neuen Serie „Anlagenfotos vorgestellt und kommentiert". Damit wollen wir Ihnen, liebe Leser, – wie auch mit der Serie „Das gute Beispiel", die sich 1985 mit dem Thema „Bahnbetriebswerke" beschäftigen wird – helfen, noch vorbildgerechter zu bauen.
Die Schwerpunkte unserer thematischen Planung für dieses Jahr haben wir unlängst vor rund 350 Teilnehmern der Bezirksdelegiertenkonferenzen in Erfurt, Magdeburg, Dresden sowie in der Arbeitsgemeinschaft 1/29 anläßlich ihres 15jährigen Bestehens vorgetragen. Sie fanden uneingeschränkt Zustimmung. Es wurden auch neue, interessante Themenvorschläge unterbreitet, die geeignet sind, die Zeitschrift weiter zu bereichern.
Bitte schreiben Sie uns wieder, was Ihnen gefällt, welche Wünsche Sie haben und was wir Ihrer Auffassung nach besser machen könnten.

Auf gute Zusammenarbeit
auch in diesem Jahr!

Ihr Wolf-Dietger Machel

In eigener Sache

Der Verantwortliche Redakteur der Zeitschrift „modelleisenbahner", Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann, ist aus gesundheitlichen Gründen aus dem Arbeitsprozeß ausgeschieden. Kollege Herrmann übernahm im Jahre 1980 die Leitung der Redaktion. Für diese Tätigkeit brachte er reiche Erfahrungen aus der Arbeit als Leiter der Pressestelle des Ministeriums für Verkehrswesen und als langjähriger Stellvertreter des Chefredakteurs der Eisenbahnerzeitung „Fahrt frei" ein. Unter Leitung des Kollegen Rudi Herrmann erhielt die Zeitschrift „modelleisenbahner" ihr heutiges Gesicht, wofür dem Verlag und der Redaktion mannigfaltig Anerkennung aus dem In- und Ausland gezollt wurde. Kollege Rudi Herrmann hat im engen Kontakt mit Lesern, Autoren, Arbeitsgemeinschaften, Bezirksverbänden und Kommissionen des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR die Redaktionsarbeit neu organisiert, was eine vielgestaltige Publizistik widerspiegelt, und wofür ihm im nachhinein nochmals gedankt sei.
Für die Zukunft, vor allem für sein weiteres Wirken im Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, dessen Mitglied er bleibt und in dessen Kommission Öffentlichkeitsarbeit er auch weiter ehrenamtlich tätig sein wird, begleiten unseren Kollegen Rudi Herrmann all' unsere guten Wünsche.
Mit dem 1. Januar 1985 übernimmt Kollege Ing. Wolf-Dietger Machel, der nach dem Ausscheiden des Kollegen Herrmann mit der Leitung der Redaktion beauftragt worden war, als Verantwortlicher Redakteur die Leitung der Redaktion „modelleisenbahner".


transpress
VEB Verlag
für Verkehrswesen

Jubiläum würdig vorbereiten

Auf seiner 7. erweiterten Präsidiumssitzung (17./18. November 1984 in Prosnitz) des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR wurde u. a. die Grundorientierung für das große Eisenbahnjubiläum im Dezember dieses Jahres beraten. Vielfältige Aktivitäten und interessante Vorhaben sind geplant, um zu demonstrieren, wie sich die Eisenbahn in ihrer wechselvollen 150jährigen Geschichte, die sich seit 40 Jahren erstmals auf deutschem Boden bei uns in den Händen des Volkes befindet, entwickelt hat. Der Vizepräsident, Freund Günter Mai, betonte in seinen konstruktiven Ausführungen, daß es vor allem darauf ankommt, die gesellschaftlichen Zusammenhänge, die Rolle des Menschen sowie seine soziale Stellung anschaulich und verständlich zu machen. Präsident Erhard Thiele, dankte den Bezirksorganisationen und Arbeitsgemeinschaften für ihr bisheriges Engagement. Er unterstrich die Notwendigkeit, daß die gesamte Vorbereitung mit den Leitern und gesellschaftlichen Organen der DR erfolgen muß. Wertvolle Erfahrungen vermittelten ebenfalls die Berichte des Vorsitzenden der Wettbewerbskommission, Freund Wolfgang Hanusch und der Vorsitzenden der Bezirksvorstände Schwerin sowie Greifswald, Freund Bernhard Westphal und Freund Wolfhard Noack. Der Verantwortliche Redakteur der Zeitschrift „modelleisenbahner", Freund Wolf-Dietger Machel, informierte das Präsidium, aufbauend auf die Erfahrungen bei der Vorbereitung des 35. DDR-Jubiläums, über Schwerpunktvorhaben im Jahre 1985. Die Arbeit der Zentralen Revisionskommission erläuterte Freund Achim Delang. *me*

Dr. Horst Schandert

Zentrales Forschungsinstitut des Verkehrswesens der DDR (ZFIV), Berlin

Stellvertretender Direktor des Instituts für Eisenbahnwesen (IfE)

Forschung und Praxis – Hand in Hand

In allen Bereichen der Volkswirtschaft wurde im vergangenen Jahr ein bedeutender Leistungszuwachs erzielt. Das Verkehrswesen und insbesondere die Eisenbahn bildeten dabei keine Ausnahme. Auf der 9. Tagung des ZK der SED nannte das Mitglied des ZK und Minister für Verkehrswesen, Otto Arndt, beeindruckende Zahlen, die das verdeutlichen. Trotz Steigerung des Produktionsvolumens im Zeitraum von 1981 bis 1984 um jährlich 4 bis 5 % konnte die Gütertransportmenge um mehr als 13 % reduziert werden. Die Gütertransportleistung sank um 4 %. Der spezifische Transportaufwand verringerte sich im Binnengütertransport – gemessen am produzierten Nationaleinkommen – um etwa 19 %. Der Jahresplan 1985 verpflichtet uns, den Transportaufwand weiter zu senken und die Transportmittel noch besser zu nutzen. Die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn ist weiter zu steigern. Die Bedeutung von Wissenschaft und Technik ist bei der Lösung der zukünftigen Aufgaben enorm gewachsen. Eine Vielzahl technischer und technologischer Neuerungen haben in den Arbeitskollektiven des Zentralen Forschungsinstitutes des Verkehrswesens ihren Ursprung.

In den zurückliegenden Monaten wurde ein wesentlicher Beitrag zur Optimierung der Transport- und Lieferbeziehungen geschaffen. Praxiswirksame Beispiele der komplexen Produktions-Transport-Rationalisierung haben sich bereits bewährt, u. a. im VEB Werkzeugmaschinenkombinat „7. Oktober".

Die transportökonomische Forschung und der Ausbau der Beziehungen der sozialistischen Wissenschaftskooperation haben einen hohen Stellenwert.

Durch das kooperative Zusammenwirken mit der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" gelang es auf dem Weg von der Grundlagenforschung bis zur Anwendungsreife mikroelektronischer Lösungen gut voranzukommen. Innerhalb von fünf Jahren wurde das Niveau der Abfertigungsprozesse im Reiseverkehr wesentlich erhöht. Über den Einsatz der mikrorechnergesteuerten Schalterdrucker (MSD) und Dialogautomaten (MDA) wurde an dieser Stelle schon berichtet.

Gegenwärtig wird an einer Weiterentwicklung gearbeitet, dem mikrorechnergesteuerten Universalschalter vom Typ MSD-U. Er bietet Einsatzmöglichkeiten durch die Kombination Fahrkartenverkauf-Platzreservierung und die Einbeziehung des Fahrkartenverkaufs für den internationalen Reiseverkehr.

Durch die Fortschritte der Mikroelektronik wurde es auch möglich, Rechner in Fahrzeugen einzusetzen, die eine energieoptimale Fahrzeugführung realisieren helfen. Bordrechner der Berliner S-Bahn haben sich bewährt. Durch ihren Einsatz reduzierte sich der spezifische Energieverbrauch um etwa 10 %. Auf den Schnellbahnen in Leipzig, Halle, Dresden und Magdeburg sowie auf Dieselloks in Streckenrelationen mit kurzen Haltefolgen wird der Einsatz vorbereitet. Der interdisziplinäre Charakter der Forschungsarbeit unseres Instituts kommt auch darin zum Ausdruck, daß mit Hilfe eines Kooperationsverbandes Einsatzmöglichkeiten bei der U-Bahn, für die Straßenbahn, den Kraftverkehr und die Schiffahrt vorbereitet werden.

Mit diesen Beispielen sind die Anwendungsfälle der Mikroelektronik nicht erschöpft.

Große Bedeutung hat auch bei der Eisenbahn die Robotertechnik. Dadurch können u. a. die Transport-, Umschlag- und Lagerprozesse, die Wartung sowie Fertigung der Transportmittel und die Technologien auf Rangierbahnhöfen verbessert werden.

Einsatzfälle belegen, daß internationale Vergleiche nicht gescheut zu werden brauchen. Beispiele sind der Kaliwagenentladeroboter im Seehafen Wismar und die Roboterkomplexe aus mikrorechnergesteuerten Gleisbremsen.

Auch die Prozeßsteuerung und Robotertechnik für Ultraschallreinigungsanlagen (Raw „Hermann Matern", Cottbus), der Beschickungsroboter für Drehautomaten (Raw „DSF", Görlitz) und der Steuerungsroboter Drehscheiben (Bahnbetriebswerk Riesa) gehören zum Roboterprogramm unseres Forschungsinstituts. Den Energieverbrauch durch eine umfassende Rationalisierung der energiewirtschaftlichen Prozesse drastisch zu reduzieren, ist ein weiterer Schwerpunkt. Die vom Vekehrswesen bis 1990 zu erbringenden steigenden Leistungen sollen mit einem um 3,5 % sinkenden Energieträgereinsatz realisiert werden. Dazu ist das Tempo der Elektrifizierung der Eisenbahnstrecken bedeutend zu erhöhen. Die Forschungskollektive müssen deshalb mit den Initiativen der Baueisenbahner, Projektanten und Kooperationspartnern Schritt halten.

Schwerpunkte sind dabei Maßnahmen zur Minimierung des Montageaufwands und zur Einsparung von Stahl, Kupfer, Zink und Aluminium. So sollen der Kupferanteil bei den Tragseilen der Fahrleitungen reduziert und mehr Betonmaste verwendet werden. Auch die Gründungsarbeiten für Fahrleitungsmaste sind weiter zu rationalisieren.

Eine Vielzahl der Forschungsaufgaben, die bereits praxiswirksam werden oder deren Praxisanwendung schrittweise vorbereitet wird, sind nur in enger Kooperation mit der volkseigenen Industrie zu lösen. Dazu gehören die punktförmige Zugbeeinflussung, das Zugfunksystem und der Einsatz der Lichtwellenleitertechnik. Die Zugbeeinflussungseinrichtung PZ 80 ist ein punktförmig wirkendes System (PZB) mit induktiver Informationsübertragung von den an den Strecken montierten Gleismagneten zur PZB-Einrichtung in den Zügen. Diese Technik unterbindet ein Vorbeifahren an „Halt"-zeigenden Signalen, das Überschreiten signalisierter Geschwindigkeiten oder zulässiger Höchstgeschwindigkeiten. Auf der Strecke Dresden–Schöna hat der Zugfunk seine Bewährungsprobe bestanden. Mit Hilfe dieser Technik ist ein ständiger Informationsaustausch im laufenden Zugbetrieb zwischen Fahrdienstleiter, Dispatcher und Lokführer möglich. Operative Dispositionen können ohne Zeitverzug realisiert werden. Die Zugfunkeinrichtungen produziert das VEB Funkwerk Kölleda. Sie sind eine Gemeinschaftsarbeit des ZFIV und des VEB Funkwerk Berlin-Köpenick. Die Relationen Dresden–Karl-Marx-Stadt, Werdau–Leipzig, Leipzig–Dresden und Abschnitte des Berliner Außenrings werden als nächste mit dieser Technik ausgerüstet.

In der Volkswirtschaft der DDR wird an der beschleunigten Entwicklung und Einführung der Geräte- und Anlagentechnik zur Informationsübertragung über optische Leiter gearbeitet. Bereits in diesem Jahr sollen bei der Rekonstruktion und den Ausbau von Nachrichtenübertragungsstrecken Kupferkabel durch Lichtleiterkabel abgelöst werden. Gegenwärtig wird im ZFIV an Beispiellösungen zum Einsatz der Lichtwellenleitertechnik (LWL) im Verkehrswesen gearbeitet.

Auf dem Bahnhof Warschauer Straße in Berlin ist inzwischen eine Videoübertragungsstrecke für die Zugabfertigung in Betrieb genommen worden. Mit dem Aufbau einer Testanlage für die Fernüberwachungsinformation von einer Halbschranke zur Meldestelle wurde begonnen. Diese und andere Aufgaben mit hohem Engagement zu lösen, ist eine anspruchsvolle Zielstellung für Forschungskollektive und erfahrene Praktiker des Verkehrswesens und anderer volkswirtschaftlicher Bereiche. Die Vorbereitung des XI. Parteitags der SED und der bevorstehende 40. Jahrestag der Befreiung des deutschen Volkes vom Hitlerfaschismus durch die ruhmreiche Sowjetarmee haben unsere Kollektive zu vielfältigen Wettbewerbsinitiativen angeregt. Dabei lassen sie sich auch künftig von dem Grundsatz leiten, daß gute Arbeitsleistungen nur in echter Partnerschaft mit der Praxis zu erreichen sind.

27. Zentrale Messe der Meister von morgen

Auf der 27. Zentralen Messe der Meister von morgen (12. bis 23. November 1984) in Leipzig war die Deutsche Reichsbahn mit 39 Exponaten vertreten. Der Gesamtnutzen dieser MMM-Leistungen beträgt 6,3 Millionen Mark. Eingespart wurden u. a. 38,5 VBE, 82,8 Th Arbeitszeit, 1533 t Dieselkraftstoff, 60,5 MWh Energie, 17,2 t Material.
Der Ausstellungsbereich (460 m^2) war in fünf Schwerpunkt-Komplexe unterteilt:
Komplex I: Senkung des volkswirtschaftlichen Transportaufwands
Komplex II: Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken
Komplex III: Anwendung der Mikroelektronik und Robotertechnik im Verkehrswesen
Komplex IV: Senkung des Material- und Energieverbrauchs sowie sparsamster Einsatz von flüssigen Energieträgern
Komplex V: Erhöhung des Niveaus der Transport-, Bau- und Instandhaltungsprozesse, Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen sowie Ordnung, Disziplin und Sicherheit.
Dieses Gestaltungsprinzip ermöglichte dem Besucher das schnelle Auffinden der Leistungen entsprechend der im Verkehrswesen zu lösenden Schwerpunktaufgaben. Weitere Exponate der DR befanden sich im Bereich Berufsausbildung sowie im Konsultationspunkt FDJ. Aus dem Verkehrszweig Deutsche Reichsbahn kamen 197 organisierte Studiengruppen mit 2 720 Jugendlichen und staatlichen Leitern zum Besuch des Ausstellungsbereiches Verkehrswesen.
Einige Exponate demonstrierten die aktive Unterstützung der jungen Neuerer durch Arbeitsgemeinschaften des DMV der DDR. So z. B. bauten die Freunde der AG 3/13 für das Exponat „Lehrmodell" (Nenngröße H0) in Zusammenarbeit mit Kollegen aus dem Bw Karl-Marx-Stadt eine transportable Modellbahnanlage auf der sämtliche betriebliche Handlungen trainiert werden können. Ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Betriebssicherheit. Dieses Beispiel zeigt, daß sich die Mitglieder unserer Arbeitsgemeinschaften gemeinsam mit den jungen Eisenbahnern künftig noch enger am Bau von MMM-Exponaten (Modellbahnanlagen) beteiligen sollten. *neu.*

Elektrischer Zugbetrieb gewürdigt

Mit der Übergabe des elektrischen Betriebs zwischen Berlin-Lichtenberg und Birkenwerder ist die durchgehende Zugförderung von Berlin in Richtung Norden der DDR durch Elloks möglich geworden. Diese wichtige Etappe der Streckenelektrifizierung bei der DR würdigte ein zur Eröffnung am 15. Dezember 1984 in 1130 Berlin-Lichtenberg verwendeter Sonderstempel. Fünf Tage später erfolgte die Einweihung der neuen elektrischen S-Bahn-Verbindung nach Hohenschönhausen. Der abgebildete Sonderstempel kam vom 20. Dezember 1984 bis 3. Januar 1985 zum Einsatz. *aw*





Foto: Dr. F. Novák, Brno

Die „Transgabonais" im Staate Gabun

Das bislang aufwendigste und kostspieligste Entwicklungsprojekt des westafrikanischen Staates Gabun ist eine Eisenbahn durch den afrikanischen Dschungel, die „Transgabonais". 1975 erfolgte der erste Spatenstich an der Atlantikküste in der Nähe der Hauptstadt Libreville; vor zwei Jahren konnte der erste Teilabschnitt, die Strecke Owendo (Hafen von Libreville) – Libreville – Booué mit einer Länge von 350km und insgesamt 14 Bahnhöfen übergeben werden.
Geplant war von Anfang an eine Weiterführung in südöstlicher Richtung über Moanda nach Franceville sowie eine zweite Strecke von Booué aus in nordöstliche Richtung bis Belinga. Die Südosttangente ist inzwischen eine gewaltige Baustelle geworden. Hier arbeiten unter erschwerten klimatischen und geologisch-geographischen Bedingungen rund 2 500 Afrikaner und etwa 400 ausländische Eisenbahnfachleute an einer Schneise durch den praktisch noch unbesiedelten dichten tropischen Regenwald von Gabun. Ungeheure Erdmassen sind zu bewegen, Felsen wegzusprengen sowie zahllose Wasserläufe zu überbrücken.
Die neue Trasse Booué – Moanda – Franceville wird dann eine Länge von 360km aufweisen. Etwas kurios ist folgender Fakt: Der hochmoderne Bahnhofskomplex Franceville samt dem vollständig eingerichteten Empfangsgebäude und den Bahnsteigen wurde schon vor vier Jahren fertiggestellt, aber noch immer führt er das Dasein eines „Geisterbahnhofs", da bisher jeglicher Gleisanschluß fehlt. (Die Verlegung der Schienen erfolgt also nicht gleichzeitig von zwei Seiten aus, sondern lediglich in Richtung Moanda – Franceville.) Wann der erste Zug in Franceville eintreffen wird, kann heute noch niemand sagen.
Ausschlaggebend für den Bau der „Transgabonais" sind die Manganlagerstätten bei Moanda. Gabun nimmt unter den Manganförderländern der Erde nach der Sowjetunion und Südafrika den dritten Platz ein. Gegenwärtig läßt sich das Erz jedoch nur mittels einer 78km langen Industrie-Seilschwebebahn von Moanda bis zum kongolesischen M'binda, von dort auf der eingleisigen Zweigstrecke der Linie Pointe Noire – Brazzaville zum Hafen Pointe Noire transportieren. Die Transgabonais soll dieses Problem endgültig lösen, auch den Transport des wertvollen Edelholzes Okoumé sowie eine allgemeine wirtschaftliche Erschließlung der Urwaldregionen Gabuns bewirken. Wann der Streckenabschnitt Booué – Belinga je in Angriff genommen wird (Erschließung der Eisenerzlager von Belinga und Mekambo), steht nicht fest, denn durch die Stahlkrise in der kapitalistischen Welt besteht kaum noch Interesse am gabunesischen Eisenerz. *Kau.*

Ein Jahrhundert Dampfstraßenbahn

Vor 100 Jahren wurde in Brno (ČSSR) die erste Dampfstraßenbahnlinie eröffnet, nachdem bereits seit 1869 eine Pferdebahn existiert hatte. Aus diesem Anlaß gab es am 19. Mai 1984 auf den Straßen in Brno etwas Ungewöhnliches zu sehen: Die Straßenbahnlok „Carolina", 1889 von der Lokomotivfabrik Krauss & Co gebaut, fuhr mit einem alten „Tramwaywagen" unter großer Beteiligung der Bevölkerung durch die Stadt.
Weitere Straßenbahnveteranen gaben ein Bild über die Entwicklung der „Elektrischen" in Brno, deren Bedeutung in den nächsten Jahren weiter wachsen wird.
Auf dem Foto: Straßenbahnwagen Nr. 6, gebaut von Lederer Proges 1904 in Brno.
Nvk.

Vorschau

Im Heft 2/85 bringen wir u. a.:

Sowjetische Dampfloks der BR TЭ;
Geschichte der Eisenbahn Zwickau – Schwarzenberg;
Werklokomotiven;
Bauanleitung für eine BR 103 in H0;
Gemeinschaftsanlage Marienberg;
Brücke in der Nenngröße H0.

Lutz Habrecht, Berlin

„Littorail" – eine „Metro léger"

Um eine verbesserte Qualität des Leistungsangebots im Schienenverkehr bemühen sich auch in der Schweiz zahlreiche Verkehrsunternehmen. Einen interessanten Weg haben die Verkehrsbetriebe Neuchâtel „Transport commun de Neuchâtel et environs" (TN), der Hauptstadt des gleichnamigen nordwestschweizer Kantons, beschritten. Hier wird neben einem aus Radialstrekken bestehenden Obus- und Omnibusnetz auch eine meterspurige Überlandstraßenbahnstrecke von der Innenstadt bis in den Vorort Boudry betrieben. Diese vorwiegend am Ufer des Neuenburger Sees entlangführende und 8,9 km lange Strecke wurde im Juni 1981 auf den Betrieb als Metro léger – gewissermaßen als Stadtbahn – unter der werbewirksamen Bezeichnung „Littorail" umgestellt.

Erst mit Pferden, dann elektrisch

Die Lage und die Neigungsverhältnisse dieser Überlandstraßenbahnstrecke sind nicht typisch für die geographischen Gegebenheit in und um Neuchâtel, das ansonsten vom relativ steilen Abfall des Schweizer Jura zum Neuenburger See hin geprägt ist. Anfänglich gab es einen Pferdebahnbetrieb auf einer längs des Ufers in einen östlichen Vorort führende Strecke. Im Jahre 1892 konnte erstmals der heutige SBB-Bahnhof durch die Anlage einer als Zahnradbahn (System Riggenbach) ausgelegten Dampfstraßenbahn mit dem Stadtzentrum verbunden werden. Im selben Jahr wurde als Adhäsionsbahn, ebenfalls mit Dampfbetrieb, von einer selbstständigen Gesellschaft die Vorortstrecke nach Boudry, einschließlich der 0,8 km langen Zweigestrecke Areuse–Cortaillod (1984 stillgelegt), eröffnet. An zwei anderen Stellen der Stadt gibt es Standseilbahnen, die die großen Höhenunterschiede bewältigen.

Der elektrische Betrieb wurde in Neuchâtel 1898 vorerst auf der Strecke Zentrum–Bahnhof aufgenommen. Ab 1902 begannen die Elektrifizierungsarbeiten an der Vorortstrecke nach Boudry und Cortaillod.

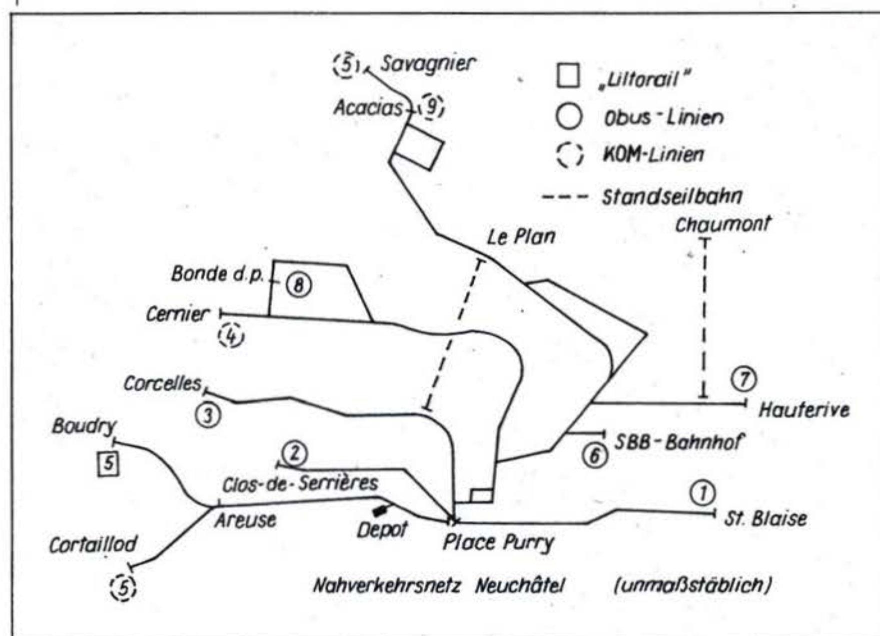
Obus setzte sich durch

Später wurde der Obus das prädestinierte Verkehrsmittel für die Stadt, und die TN begannen ab 1940 sukzessiv mit der Umstellung des bis dahin mehr als 30 km langen Straßenbahnnetzes. Ausgenommen hiervon blieb – nachdem 1964 die Bahnhofslinie und 1976 die vorletzte Straßenbahnlinie 3 auf Obus umgestellt worden waren – die eingleisige Überlandlinie 5. Für deren Beibehaltung und grundlegende Sanierung traten die städtischen und kantonalen Instanzen ein und bewilligten die dazu notwendigen Investitionsmittel.

Überlandbahn wurde modernisiert

Die umfangreichen Arbeiten am Oberbau waren darauf gerichtet, die Vorteile der neuen Fahrzeuggeneration bei den gegebenen, relativ langen Haltestellenabständen in einen Gewinn an Reisezeit bei gleichzeitiger Erhöhung der sonstigen Annehmlichkeiten, insbesondere der Laufruhe, umzusetzen. Die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf nunmehr abschnittsweise 70 km/h,

1



1 Derzeitiges Nahverkehrsnetz von Neuchâtel

Technische Daten der Be- und Bt-Wagen

	Be	Bt
Länge über Kupplung	18 380 mm	
Wagenkastenlänge	17 480 mm	
Wagenkastenbreite	2 400 mm	
Fußbodenhöhe über SO	830 mm	
Drehzapfenabstand	11 000 mm	
Achsstand im Drehgestell	1 800 mm	
Raddurchmesser	660 mm	
Anzahl der Motore	2	–
v_{max}	75 km/h	–
Stundenleistung total	276 kW	–
Masse des mechanischen Teils	18,5 t	16,9 t
Masse des elektrischen Teils	7,0 t	0,4 t
zulässige Nutzlast	7,5 t	8,0 t
Bruttozugmasse	58,3 t	
Sitzplätze	42	46
Stehplätze	107	113
Anzahl der Führerstände	2	1

erforderte den teilweisen Neubau von Stromversorgungsanlagen und der Sicherungstechnik. Die Fahrleitung erhielt ein selbstnachspannendes Hochkettentragwerk, und 1980/81 erfolgte die Installation eines automatischen Streckenblocks. Den Abschluß der Rekonstuktionsmaßnahmen bildete die Beschaffung des neuen Rollmaterials.

Stadtbahnwagen erfüllen vielfältige Ansprüche

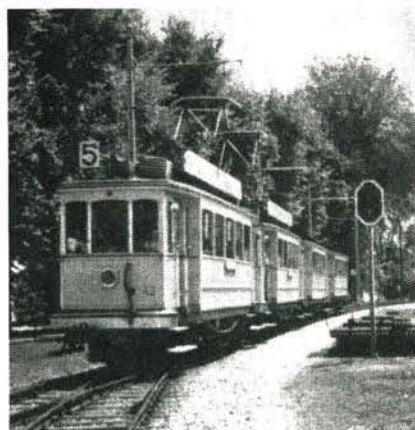
Die neuen Züge der Neuchâteler Stadtbahn werden aus je einem Triebwagen BE 4/4 und einem Steuerwagen Bt 4 gebildet. Der elektrische Teil der Fahrzeuge ist eine Entwicklung von BBC Baden (Schweiz) und ist mit dem der neuen Gelenkwagen der Verkehrsbetriebe Zürich und der Baselland-Transport AG, häufig als „Tram 2000" bezeichnet, identisch. Die wagenbauliche Konzeption stammt von der Schweizerischen Waggon- und Aufzügefabrik AG in Schlieren und der Waggonfabrik Schindler, Pratteln. Diese Konstruktion hatte sich bereits vorher bei den neuen Fahrzeugen der Vorortbahn Zürich-Stadelhofen – Esslingen (Forchbahn) bewährt. Die gediegene Innenausstattung und die hervoragenden fahrdynamischen Eigenschaften sorgen auch in Neuchâtel für eine sehr gute Resonanz seitens der Fahrgäste. Das moderne Äußere wird bei den Wagen der TN durch eine ansprechende lindgrün-gelbe Außenlackierung wirkungsvoll unterstützt. Die neuen Fahrzeuge haben den alten Wagenpark fast vollständig abgelöst.

Ältere Fahrzeuge für museale Zwecke

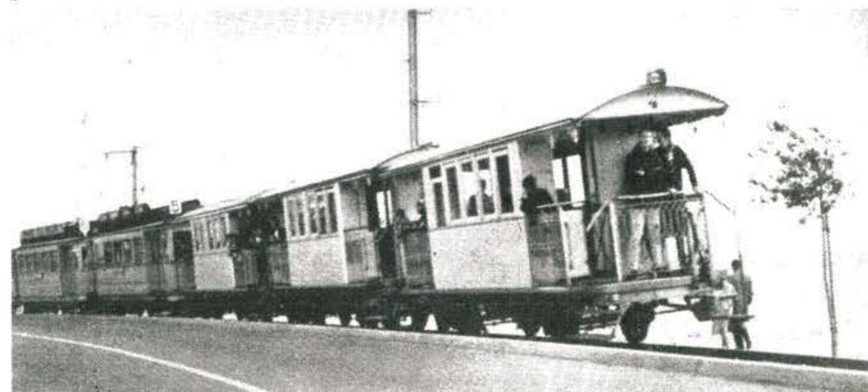
Die Vorortbahnfahrzeuge aus der Erstausstattung konnten bis auf einige Museums- bzw. Traditionswagen verschrottet werden. Ausgemustert wurden sieben schwere, mit der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Vorortlinie beschaffte Drehgestellwagen CE 2/4 (das C steht für die 3. Klasse!) und vier Beiwagen. Sie waren bis zur Inbetriebnahme der neuen Züge 1981 79 (!) Jahre in Dienst. Jedes dieser Fahrzeuge erreichte eine Laufleistung von annähernd drei Millionen Kilometer.

Im Jahre 1967 wurden sie aus dem Regelbetrieb nach Ankauf von vier sechsachsigen Zweirichtungs-Gelenkzügen der stillgelegten Straßenbahn Genua zurückgezogen. Sie waren von da ab nur noch während der Verkehrsspitzen und als Pendelwagen auf dem Streckenast Areuse – Cortaillod zu sehen. Mit der Einstellung der letzten innerstädtischen Straßenbahnstrecke (Linie 3), die starke Neigungen aufwies, gelangten außerdem drei 1947 in der Schweiz gebaute Drehgestelltriebwagen Ce 4/4 auf die Vorortstrecke. Diese Wagen hatten einen Kardanantrieb und Drehgestelle mit Torsionsstäben und sollten ursprünglich Musterwagen des Einheitstriebwagentyps II des Verbandes Schweizerischer Transportunternehmungen (VST) sein. Der mechanische Teil des Fahrzeugs stammte von der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft, Neuhausen, der elektrische Teil von Sécheron, Genf. Einige der Genueser- und der Einheitswagen werden vorerst noch im Park der Neuchâteler Stadtbahn verbleiben. Ein G 2/4 ist bereits

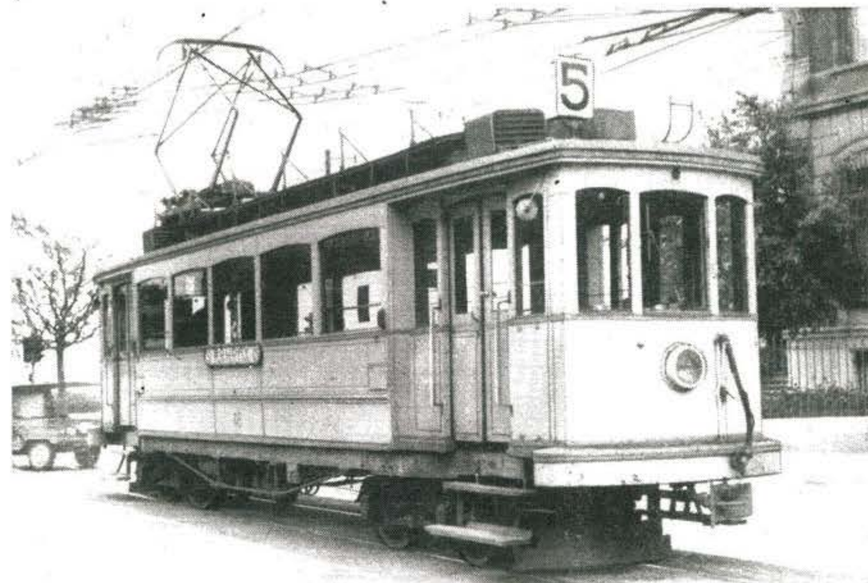
2



3



4



2 Solche Altbau-Kombinationen (Tw-Tw-Bw-Bw) waren früher nur bei Verkehrsspitzen anzutreffen. Heute sind sie noch seltener geworden! Der Einsatz derartiger Fahrzeuge erfolgt nur noch zu besonderen Anlässen (Museumsbetrieb).

3 Dieser Traditionszug kommt ebenfalls nur noch selten aus dem Depot! Die drei Beiwagen stammen noch aus der Dampfstraßenbahn-Zeit!

4 Unmittelbar vor Eröffnung der „Littorail" war noch einmal für kurze Zeit im Regeldienst dieser Tw zu sehen. Zu diesem Zeitpunkt war er bereits 79 Jahre alt.

5 Die zweigleisige Wagenhalle in Boudry entstand im Stil der Gründerzeit mit der Aufschrift „Compagnie des Tramways de Neuchâtel".

6 Ein allerdings noch unentbehrlicher Veteran ist der Herbicid-Sprengtriebwagen Gd.

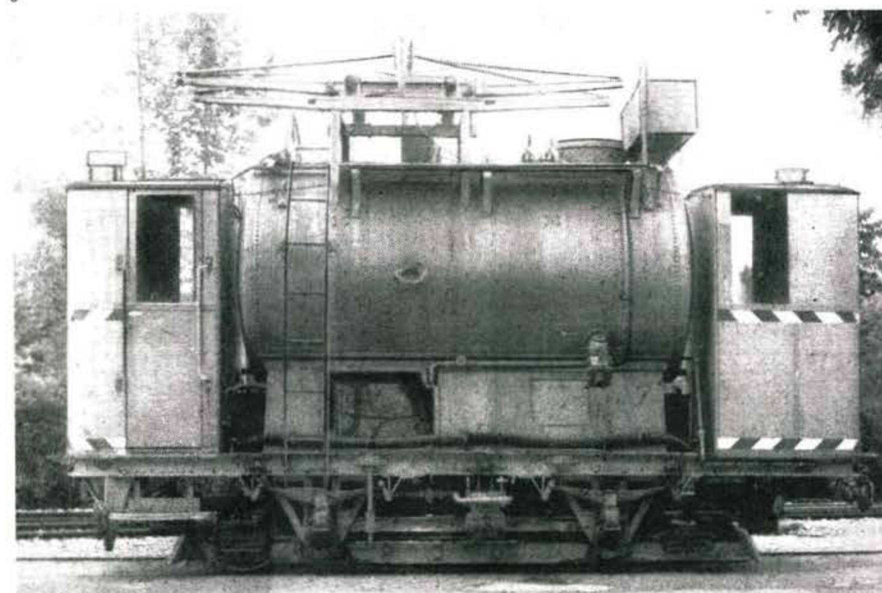
7 Links ein Gelenkwagen, der aus Genua übernommen wurde. Rechts die jetzt üblichen neuen Stadtbahnwagen.

Zeichnung und Fotos: Sammlung Verfasser

5



6



7



im Verkehrshaus Luzern, dem Schweizer Verkehrsmuseum, aufgestellt.
Die Straßenbahn- bzw. Stadtbahnfahrzeuge werden gemeinsam mit dem Obuspark in der Betriebswerkstatt L'Evole, nahe der innerstädtichen Endstation an der Place Purry, unterhalten. Eine kleinere, zweigleisige Wagenremise befindet sich außerdem in Boudry. Sie dient dem gelegentlichen Abstellen nicht benötigter Fahrzeuge. Eine gleiche Anlage und eine überdachte Abstellfläche wurden in Cortaillod durch die Vereinigung Neuchâteler Verkehrsfreunde, die sich auch der Erhaltung historischer Wagen widmet, übernommen.

Fahrgastabfertigung ohne Schaffner

Der Fahrplan von „Littorail" enthält eine Zugfolge von 20 Minuten je Richtung während der täglichen Betriebsdauer. Die Kurse verkehren alle durchgehend zwischen der Place Purry und Boudry (Fahrtdauer 18 Minuten). Nach Cortaillod mußte früher in Areuse in den bereitstehenden Pendelwagen umgestiegen werden.
Auf der Strecke gilt wie auf dem gesamten TN-Netz ein Tarif mit drei Zonen und Fahrpreisen von 0,60 bis 1,80 Franken. An den Verflechtungsstellen besteht Umsteigebrechtigung. Der Fahrausweisverkauf erfolgt netzweit durch die bei den meisten schweizer Verkehrsbetrieben üblichen Automaten mit schematischem Netzplan mit Zoneneinteilung und zonengebundenen Wahltasten. Ausgegeben werden Fahrausweise vom Rollenpapier mit Sicherheitsuntergrund und Angaben über Standort, Automatennummer, Datum, Uhrzeit und Zone. Früher gab es auf der Überlandstraßenbahnstrecke 5 einen Schaffnerbetrieb.
Nächstes Projekt der TN ist die Verjüngung der nichtschienengebundenen Fahrzeuge. So sind vor allem die zu Beginn der 50er Jahre beschafften Obusse – mit einer Laufleistung von über einer Million Wagenkilometer – trotz ihres technisch noch einwandreien Zustands moralisch längst verschlissen und wegen ihrer ungenügenden Fahrgastkapazität zur Bewältigung der Verkehrsaufgaben nicht mehr geeignet.

Quellenangaben

(1) Amtliches Kursbuch Schweiz, Winter 1981/82, Herausgeber: Generaldirektion der SBB, Bern, Schweiz
(2) -.-: Du Régio ... au Littorâil, Eigenverlag Compagnie des TN, Neuchatel 1981
(3) Van der Gragt, F.: Moderne Straßenbahn, Alba Buchverlag GmbH + CO KG, 1973, Düsseldorf, BRD
(4) Willen, P.: Straßenbahnen der Schweiz (Triebwagen), Orell-Füssli, 1978, Zürich, Schweiz

Rudi Herrmann (DMV), Berlin

Erinnerungen ans „Truseböhle"

Fortsetzung aus „me" 10/84, S. 14/15

Das Lokerhaltungsgeld
Kollegen Breitung vom Bw Meiningen rief ich eines Tages an. Er meinte, ich solle mal vorbeikommen. Gemeinsam füllten wir dann einen Lokleistungszettel aus, gingen die Leistungen Posten für Posten durch. „Stimmt doch, ihr kommt auf das Lokerhaltungsgeld. Euer Fehler liegt darin, daß ihr die Ruhezeit nicht berechnet, pro Stunde gibt das auch soundsoviel Kilometer". Das war ja ein Ding. Kollege Thorwart wollte es gar nicht glauben. Es wurde nachgezahlt, und... keiner wollte das Geld haben. Es wurde eine Riesenfete, nach Feierabend, in der Gastwirtschaft. Nach einer gewissen Zeit schaute eine Frau ins Lokal und sagte: „Theodor, es wird Zeit". Er schrie „gleich". Dann kam eine andere Frau, dann noch eine und noch eine und... Bis Theodor mich aufklärte: „Wissen Sie, ich habe zu Hause sieben Frauen, die Ehefrau, Töchter und Schwestern, und doch bin ich Haushaltsvorstand". Wir diskutierten noch über dies und das, bis der schon über 60jährige Oberlokführer zum 20jährigen Vorstand sagte: „Ganz ehrlich, im Februar habe ich gedacht, was will denn der junge Dachs von uns... " Wir tranken noch Brüderschaft, dann ließ sich Theodor nicht mehr bitten, von einer seiner sieben Frauen.

Die Namensänderung
Herges-Auwallenburg und Trusen wurden vereinigt zur Gemeinde Trusetal. Bürgermeister Storch, er war ebenso alt wie ich und der Sohn meines Vorgängers, wollte nun auch von unseren Maßnahmen wissen. Wir hatten uns schon die Köpfe heiß geredet. Die Chance war da. Trusen sollte Trusetal Süd heißen und Herges-Auwallenburg Trusetal Hbf. Die einen meinten, wenn es Trusetal Süd gibt, dann muß es auch Nord geben. Das ging aber nicht auf. Süd und Nord, gut und schön, aber wo nehmen wir den Hbf her? Schließlich setzte sich doch durch, Trusetal Süd und einfach Trusetal.
Der Reichsbahn-Personen- und Gütertarif war eingeführt, Kunden der Wirtschaft und Reisende waren zufrieden, die Lokomotivchen mußten ihr Bestes geben, um alles zu schaffen, was täglich aufs „Böhle" zurollte. Als ich eines Tages im Bäckerladen stand, fragte eine ältere Frau in der üblichen Trachtenkleidung interessiert: „Ach, wer ist denn der junge Mann?" Verlegen besah ich mir den leckeren Kuchen und hörte, wie fast alle Anwesenden im Chor flüsterten: „Das ist der neue Bahnhofsvorstand". Ich spürte förmlich den musternden Blick und vernahm, „was, so ein junger Mann!" Ja, ein Bahnhofsvorstand, das zählte eben da etwas. Dabei war mir gar nicht wohl zu Mute. Ich besaß nach Monaten weder eine schriftliche Bestätigung über meinen Einsatz, noch hatte ich den mündlichen Teil der Prüfung für den mittleren nichttechnischen Dienst hinter mich gebracht.

Gesetze brachten Wandel
Dann endlich hielt ich den langerwarteten Vordruck des Vorsitzenden des Ausschusses für die Prüfung für den mittleren Dienst in der Hand. Darauf stand: „Sie werden zur Ablegung der förmlichen Prüfung für den nt (nichttechnischen Dienst) hiermit vorgeladen ... der mündliche Teil wird am Montag, dem 22. 5. 1950, 9.00 Uhr in der RBD, Zimmer 128, abgehalten." Nach 6 Stunden war auch das überstanden. Im Zimmer des Dezernenten Lailach nahmen wir im Halbkreis Aufstellung. Bei weitem waren es nicht mehr so viel wie bei den schriftlichen Arbeiten Ende Januar. Wir standen eine ganze Weile. Ehrfurchtsvoll schauten wir zu, wie der Dezernent den Berg von Unterschriftsmappen abarbeitete. Endlich fuhr der Direktionsbote den Aktenexpreß hinaus. Erschrocken hörte ich nach Weiß auch meinen Namen. „Vortreten". Was ist denn nun passiert, schoß es mir durch den Kopf. „Seht euch sie an, das sind die jüngsten, aber die Besten. Ich werde sie fördern", sagte der Dezernent kurz und knapp.
Ende Juni hatte ich es dann schriftlich von der Reichsbahndirektion: „Wir versetzen Sie mit Wirkung vom 1. Mai 1950 an aus dienstlichen Gründen mit Umzugskostenvergütung (meine ganze Habschaft paßte in die Aktentasche) vom Bf Wernshausen zum Bahnhof Herges-Auwallenburg und beauftragen Sie mit der Leitung der Dienststelle..." Der Unterzeichner dieses Schriftstückes, Herr Bornberg, war sicher auch erleichtert. Der Mut, einen noch nicht zu Ende Geprüften und vor allem nicht Volljährigen als Dienstvorsteher einzusetzen, war ein nicht zu unterschätzendes Risiko. Doch die Weichen waren gestellt. So beschloß u. a. die Provisorische Volkskammer der Deutschen Demokratischen Republik am 19. April 1950 das Gesetz der Arbeit. Es sicherte bereits damals, vor fast 35 Jahren, jedem Bürger das Recht auf Arbeit zu und enthielt den Grundsatz, daß jedem ein seinen Fähigkeiten entsprechender Arbeitsplatz zugewiesen werden muß. Schließlich wurde am 17. Mai 1950 durch Gesetz das Volljährigkeitsalter von 21 auf 18 Jahre herabgesetzt!

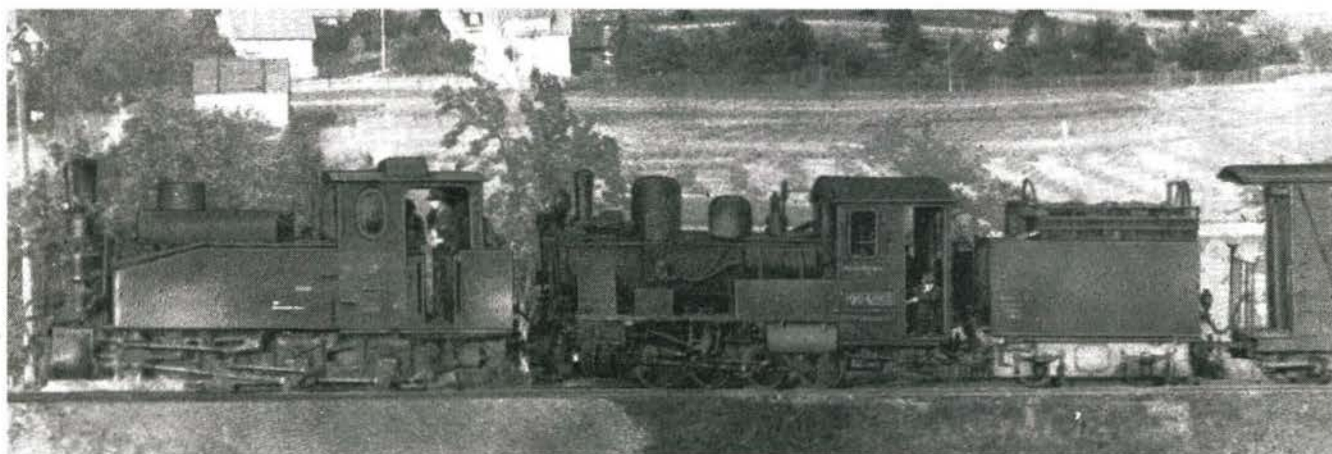
Vom Rollbock zum Rollwagen
Die 100 Paragraphen der Fahrdienstvorschriften, die umfangreichen Block- und Stellwerksvorschriften, das gewichtige Signalbuch, was damit anfangen? Keine Vorschriften für den vereinfachten Nebenbahndienst, kein Bahnhofsbuch. Lediglich die Erfahrung war gefragt. Wenn ich mich recht erinnere, gab es eine Art Betriebsreglement, das aber schon mächtig angestaubt war. Mir machte Sorgen, wie denn die notwendigen Bremshundertstel zusammenkamen, denn nach dem Zp 9 (Abfahrtssignal) in Herges-Auwallenburg ging es ja postwendend ganz schön talwärts. Konnten denn die Lokomotiven und der luftgebremste Personenzugteil die mächtigen Reichsbahn-Güterwagen auf Rollböcken ohne Luftdruck- und Heberleinbremse halten? Die Bremsen der Rollböcke wirkten durch ihre Eigenmasse auf die Radreifen. Unten angekommen, in Oelmühle, band der Heizer die Bremsen wieder hoch. Gutes Gefühl des Lokführers und eine gehörige Portion Erfahrung gehörten zur sicheren Talfahrt. Mir ist kein Fall bekannt, daß es mal nicht geklappt hätte. Schwerspat und Manganerz, die wichtigsten Gutarten im Güteraufkommen, waren gefragt, und wir mußten ganz schöne Kopfstände machen, um mit den vorhandenen Rollböcken Herr der Lage zu werden bzw. zu bleiben. Der Vorsteher Heider vom Bw Meiningen setzte sich sehr dafür ein, Rollwagen fürs „Truseböhle" zu besorgen, die auch luftgebremst werden konnten. Da noch keiner damit zu tun hatte, machten wir uns auf den Weg nach Eisfeld. Auf der Schmalspurbahn Eisfeld – Schönbrunn (Kreis Hildburghausen) waren welche im Einsatz. Dienstvorsteher Siegfried Zerbst, heute Kaderchef der DR im Ministerium für Verkehrswesen, zeigte uns die Rollwagen, erläuterte die Technologie und sprach über die Arbeitsbedingungen. Erfahrungsaustausch 1950! Überzeugt, daß die Arbeit leichter wird und sich die Leistungsfähigkeit der Schiene zwischen Wernshausen und Trusetal erhöht, fuhren wir wieder nach Hause.

Die Entgleisung
Wenn ein Zug in Herges-Auwallenburg, dann Trusetal – dabei bleiben wir jetzt – einfuhr und anhielt, schepperte es ganz schön. Das war ein Nachteil der Kettenkupplung. Da es kein Schlüsselwerk und auch sonst keinen technischen Zwang gab, wurde die Schutzweiche nach erfolgter Einfahrt auch nicht umgestellt. Alle Belehrungen halfen nichts. Die Macht der Gewohnheit war stark. Wenn ich anwesend war, stand ich bei Ein- und Ausfahrten bei meinem Steckenpferd, der Schutzweiche.

Immer waren die Kollegen in Eile, beim Rangieren war Raschheit geboten, um die pünktliche Abfahrt der Züge zu sichern. Eines Morgens, so um 4.30 Uhr, riß mich ein Zischen aus dem Schlaf. Von meinem Untermieterzimmer in der Beckschen Wohnung – ich zahlte fürs Zimmer, Mobilar, Bettwäsche, zwei Schmalzstullen und eine Kanne Malzkaffee zum Frühstück ganze 5,– Mark im Monat – konnte ich auf den Bahnhof schauen. Da sah ich die Bescherung. Die Lok war entgleist. Albin, der Lokführer, und sein Heizer waren schon emsig um das Aufgleisen bemüht. Unsere „Hilfszugeinrichtung", zwei Stockwinden, sollten der Lok wie-

durch den Dienststellenvorsteher, Herrn Herrmann nicht an den Betriebsunfallmeldebahnhof Wernshausen gemeldet wurde, sodaß auch hiesige Dienststelle von dort aus nicht benachrichtigt werden konnte. Die Motive hierzu waren lt. Aussagen des DV Herrmann eine schnelle Behebung der Entgleisung, sowie war durch diese Entgleisung kein Schaden entstanden. Des weiteren wurde der Lokführer Brenn durch Herrmann in der Art beeinflußt, daß selbiger bei hiesiger Dienststelle keinerlei Aussagen über die Entgleisung vom 29.11.50 machen sollte, er sollte sogar versuchen, die betr. Entgleisung zu verschleiern.

auf Sabotage oder Wirtschaftsschädigung hinzielten, liegen nicht vor. Mit Rücksicht auf die bisherigen guten und umsichtigen Leistungen des jungen DV wird von einer disziplinarischen Bestrafung abgesehen. Wegen des Verstoßes gegen die klaren Bestimmungen der Buvo wird H. ernstlich gewarnt mit dem ausdrücklichen Hinweis, daß bei weiteren Nachlässigkeiten unter Rückgriff auf diesen Vorfall schwerste Disziplinarstrafe gegen ihn verhängt wird.
3. G. R., Bf Römhild DV Herrmann persönlich, z. K. die Verwarnung ist hierneben schriftlich anzuerkennen.
4. B. 1 zum weiteren" gez. i. V. Fleischhauer.



Doppeltraktion auf der Trusebahn? Nein! Abschleppdienst der 99 4531 am Personenzug 1028, der mit der 99 4052 vor dem Bahnhof Trusetal „liegengeblieben" war (1952).
Foto: G. Malsch, Steinbach

der auf die Schienen helfen. Minuten später war ich am „Unfallort". Was sonst immer gelang, an diesem Morgen ging alles schief. Ein Berufszug fiel aus. Nach reiflichem Hin und Her mußte nun erstmals die Buvo (Bahnbetriebsunfallvorschrift) „in Gang gesetzt" werden. Albin, der im Leben noch nie etwas mit der K zu tun hatte, mußte nach Meiningen zum VP-Kriminalrevier 7, Transportpolizei. Das kam einer Katastrophe gleich. Ich möchte nach 34 Jahren zitieren – besagte Dienststelle schrieb am 16. Januar 1951 an den Amtsvorsteher des RBA Eisenach:
„Betr.: Unterlassung der fälligen Meldung einer Lokentgleisung auf dem Bahnhof Herges-Auwallenburg seitens des Dienstvorstehers Rudi Herrmann. Bezug: Vernehmung des Lokführers Albin Brenn zur Lokentgleisung vom 1. 12. 1950.
Innerhalb der kriminalpolizeilichen Ermittlungsarbeit über die im Bezug erwähnte Lokentgleisung auf Bahnhof Herges-Auwallenburg vom 1. 12. 1950 wurde in Erwähnung gebracht, daß dieser Lokentgleisung vom 1. 12. 50 bereits eine Lokentgleisung am 29. 11. 50 vorausgegangen war, welche jedoch

Wie Herrmann weiterhin aussagt, ist er schon des öfteren dahingehend belehrt worden, wie er sich bei Betriebsunfällen jeglicher Art zu verhalten hat, ferner ist ihm auf Grund seiner Ausbildungszeit als Rb.-Junghelfer die Buvo genauestens bekannt. Wir bitten daher dortige Dienststelle, daß gegen Herrmann diesbezügliche eine Disziplinstrafe ausgesprochen wird und bitte Sie, hiesige Dienststelle bis zum 1. 2. 51 davon in Kenntnis zu setzen.
VPKR-Leiter: gez. Schindler VP Kommissar."
Der RBA-Vorstand unterschrieb am 20. Januar 51 die folgende Notiz: *„1. Die Angelegenheit ist in persönlicher Absprache des Abteilungsleiters B des RBA Eisenach mit dem VP-Kommisar Schindler, Meiningen, am 19. 1. 51 verhandelt worden.*
2. Die Lokentgleisung am 29. 11. 50 auf Bf Herges-Auwallenburg ist vom zuständigen DV Herrmann, wie in der Buvo vorgeschrieben, nicht gemeldet worden. Die angestellten Ermittlungen haben ergeben, daß H. die Meldung, da keine Schäden und Kosten durch die Entgleisung entstanden und in letzter Zeit wiederholt Unregelmäßigkeiten auf der Strecke Herges-Auwallenburg – Wernshausen aufgetreten waren, lediglich aus diesem Grund unterlassen hat, um mit den Betriebsleistungen auf fraglicher Strecke nicht allzustark abzusinken. Gründe für die Unterlassung, die

Es gab noch ein Gespräch. Künftig wurden selbstverständlich sämtliche Vorkommnisse gemeldet. Es gab den Gedanken, eine zusätzliche Planstelle zu beantragen. Im Wettbewerb aller Reichsbahnämter fiel Eisenach natürlich von der Spitzengruppe ins Hinterfeld. Das wurmte Amtsvorstand Fleischhauer, und nicht nur ihn. Eines Tages rief er dann persönlich an und meinte, es doch so zu handhaben wie vorher...
Ich muß nochmals auf die Schutzweiche zurückkommen. Bis zu meiner Abordnung nach Römhild passierte nichts. Dann eines Tages löste sich beim Hin- und Herscheppern nach der Einfahrt bei einem Schmalspur-Plattenwagen die Kettenkupplung. Der Wagen, beladen mit Blechen für die Herstellung von Schlittschuhen – Trusetal war einziger Produzent in der DDR und hat vielleicht unseren Ruhm auf den Kufen mitbegründet – rollte talwärts. Ein Motorradfahrer erkannte die Gefahr, wendete und gab Gas, wollte in den Ortschaften warnen. Doch das Wägelchen war schneller, raste durch Trusetal Süd und verließ am Ortsausgang in Wahles die Schienen. Wie Blitze sollen die Schlittschuhbleche durch die Gegend gezischt sein. Es passierte weiter nichts. Eine ähnliche Vorstellung gab noch ein Güterwagen auf Rollböcken, beladen mit Brikett. Schon in Trusetal Süd zog er einen Garten statt der Schienen vor.
(Schluß folgt im „me" 4/85)

Lok-einsätze

Bw Zittau
Lokbestand:
50 1630 (Reserve), 52 5137, 52 8005, 52 8011, 52 8012, 52 8016, 52 8019, 52 8099, 52 8125, 52 8157, 52 8169, 52 8195 und 52 8199.
Umläufe:
1. Reisezüge
Die Loks sind ständig im Einsatz vor folgenden Zügen: KBS 241: P 16800, P 16806; KBS 250/252: P 9825 (mo–fr.), P 17825, P 17830, P 17831, P 17832, P 17835, P 17859, P 17870, P 17876; KBS 240: P 17825, P 17831.
2. Güterzüge
KBS 241: Zi ab 10.00 Uhr (76282), Hf an 10.15 Uhr; Hf ab 11.45 Uhr (76283), Zi an 11.30 Uhr; Zi ab 16.05 Uhr (76286), Hf an 16.20 Uhr, Hf ab 16.45 Uhr (76285), Zi an 17.00 Uhr; Zi ab 20.40 Uhr (76288), Hf an 20.55 Uhr; Hf ab 21.36 Uhr (76287), Zi an 21.51 Uhr; Zi ab 6.51 Uhr (65272), Bw an 10.50 Uhr; Bw ab 12.23 Uhr (65277), Zi an 17.59 Uhr; Zi ab 8.38 Uhr (50264), Bw an 12.43 Uhr; Bw ab 14.42 Uhr (72515), DT an 15.01 Uhr; DT ab 15.16 Uhr (75216), Bw an 15.40 Uhr; Bw ab 16.27 Uhr (54207), Btz an 16.59 Uhr; Zi ab 12.53 Uhr (65273), Bw an 18.26 Uhr; Zi ab 13.34 Uhr (65284), Gs an 13.55 Uhr; Gs ab 14.09 Uhr (65285), Zi an 14.33 Uhr; Sht ab 10.53 Uhr (54223), Zi an 12.45 Uhr. Hinzu kommen die bereits im „me" 4/84 erwähnten Kohlenzüge zwischen Hirschfelde und Hagenwerder.
Legende:
Dt – Demitz-Thumitz, Bw – Bischoffswerda, Sht – Schlauroth, Zi – Zittau.
Fi. (Mitte November 1984)

Bw Zwickau
Zur Verschrottung wurde die am 3. Juni 1984 überführte Nossener Lok 50 1298 hier abgestellt. Ebenfalls im Bw befindet sich noch die 58 1800. Heizlok für das Bw ist die 50 2652, Reservelok ist die 50 1849, die eingesetzt wurde, wenn die 50 3671 ausfällt.



Am 3. Juli 1984 wurde die Lok 50 1298 des Bw Nossen zur Verschrottung nach Zwickau überführt. Lange diente sie in Nossen als Heizlok. Nach der Ausbesserung im Raw Meiningen in der Schadgruppe L 5 am 29. Oktober 1982 kam die Maschine noch einmal für sieben Monate in den Plandienst. Am 28. Mai 1983 zog sie letztmalig einen Zug. Das Foto zeigt die Maschine am 7. Mai 1983 mit dem P 15771 in Riesa.
Foto: H. Stange, Dresden

Ergänzungen zur Übersicht über die BR 44, „me" 7/84, S. 12

44 634 – Erst-Bw nach Umbau Rostock, Bw Wittenberge;
44 1101 – Nr. ab 5.70 lautet richtig 0101;
44 1195 – Nr. ab 5.70 lautet richtig 0194;
44 1280 – Umbau 27. 1. 1982;
44 1757 – Umbau 21. 3. 1983;
44 193 – nach wie vor Bw Senftenberg, z.Z. an Glaswerk Annahütte vermietet (Umbau L6, 28. 5. 82);
44 296 – Umbau K6, 8. 12. 82;
44 398 – Schadgruppe L 5;
44 452 – letztes Bw vor Umbau war Meiningen, inzwischen von Gera nach Erfurt umbeheimatet;;
44 500 – Umbau K 7, 30. 8. 82;
44 504 – von Halberstadt nach Güsten (Staßfurt) umbeheimatet,
44 620 – Umbau K 7, 30. 11. 82;
44 661 – von Rostock nach Cottbus (Guben) umbeheimatet;
44 851 – Umbau 20. 6. 82, ab Okt. 83 Kohlenstaubfeuerung;
44 1018 – Umbau K 7, 7. 83, erst Bw Güstrow, z.Z. in Ludwigslust;
44 1152 – nach wie vor Bw Güstrow;
44 1278 – Umbau Rost 15. 10. 82, Kohlenstaub 24. 5. 83;
44 1280 – von Rostock nach Wittenberge umbeheimatet;
44 1393 – Umbau 31. 1. 83;
44 1412 – Schadgruppe L6;
44 1488 – Schadgruppe L5, inzwischen von Magdeburg über Blankenburg nach Halberstadt (Oschersleben) umbeheimatet;
44 1537 – Erst-Bw nach Umbau Zittau, später Bw Cottbus;
44 1553 – letztes Bw Meiningen;
44 1570 – Umbau L7, 31. 5. 83;
44 1616 – Erste-Bw nach Umbau Eberswalde, inzwischen über Görlitz, Elsterwerda nach Bautzen;
44 1618 – von Eberswalde über Bautzen nach Angermünde;
44 1765 – Umbau K 6, Aug. 83;

Bei diesen Ergänzungen wurden nur die Öl-Betriebsloks berücksichtigt. Auf Angaben über Dampfspender (auch mit Ölhauptfeuerung) ist in diesem Fall verzichtet worden.
Hjt.

Umlauf:
Zw ab 21.26 Uhr (P 9676), Jhg an 0.50 Uhr; Aue ab 2.17 Uhr (66320), Zw. an 4.03 Uhr; Zw ab 10.23 Uhr (54307), Swb an 12.10 Uhr; Swb ab 13.04 Uhr (66328), Zw an 15.31 Uhr; Zw ab 7.25 Uhr (9676/66320), Aue an 8.35 Uhr (56351/mittwochs); Aue ab 11.47 Uhr (54307/66328), Swb an 12.00 Uhr (mittwochs); Zw ab 7.25 Uhr (9676/66320), Wilkau-Haßlau an 7.35 Uhr (56351/54307/66328/ Fr bis So).
Legende:
Jhg – Johanngeorgenstadt, Swb – Schwarzenberg, Zw – Zwickau.
(Anfang November 1984)

Bw Altenburg
Lokbestand:
52 1538 und 52 6404 (Reserve), 52 8054, 52 8114 und 52 8175. Alg ab 7.13 Uhr (N 63645), Beiern-Langenleuba ab 9.14 Uhr; Beiern-Langenleuba ab 10.48 Uhr (N 63646), Alg an 12.10 Uhr. ;Alg – Altenburg)
Re. (Anfang Dezember 1984)

Bw Angermünde (Agm)
Lokbestand:
52 1331, 52 8001, 52 8030, 52 8035, 52 8053, 52 8102, 52 8126, 52 8141, 52 8187. Ebenfalls hier eingesetzt wird die 50 3635 und die 50 3693 als Heizlok. Die Lok 52 8024 wurde am 12. August 1984 mit der 41 1332 des Bw Neubrandenburg in das Raw Meiningen überführt.
Umläufe:
Agm ab 16.10 Uhr (Schlußlok), Stendell an 17.10 Uhr; Stendell ab 18.05 Uhr (56511), Agm an 18.15 Uhr; Agm ab 10.20 Uhr (54292), Schwedt an 11.15 Uhr; Schwedt ab 11.40 Uhr (Lzv), Agm an 12.10 Uhr; Agm ab 14.10 Uhr (71584), Pinnow an 14.45 Uhr; Pinnow ab 15.05 Uhr (71585), Agm an 16.20 Uhr. Agm ab 8.03 Uhr (59519), Frankfurt (O.) an 11.54 Uhr; Frankfurt (O.) ab 13.26 Uhr (Dg), Agm an 16.14 Uhr; Agm ab 6.52 Uhr (62596), Tantow an 9.40 Uhr; Tantow ab 13.23 Uhr (62597), Agm an 17.05 Uhr; Agm ab 7.39 Uhr (59590), Schwedt an 8.11 Uhr; Schwedt ab 14.16 Uhr (59593), Agm an 15.02 Uhr; Pinnow ab 6.25 Uhr (59509), Agm an 8.36 Uhr; Agm ab 15.26 Uhr (58521), Kaulsdorf an 17.03 Uhr (Di u. Fr); Agm ab 15.16 Uhr (59559), Frankfurt (O.) an 20.19 Uhr (Do u. So); Agm ab 15.26 Uhr (58521), Kaulsdorf an 17.03 Uhr; Bernau ab 20.45 Uhr (56715), Agm an 21.48 Uhr (Mo, Mi, Sa)
Re. (Mitte November 1984)

Reiner Scheffler (DMV), Oschatz

Großes Jubiläum auf kleiner Spur

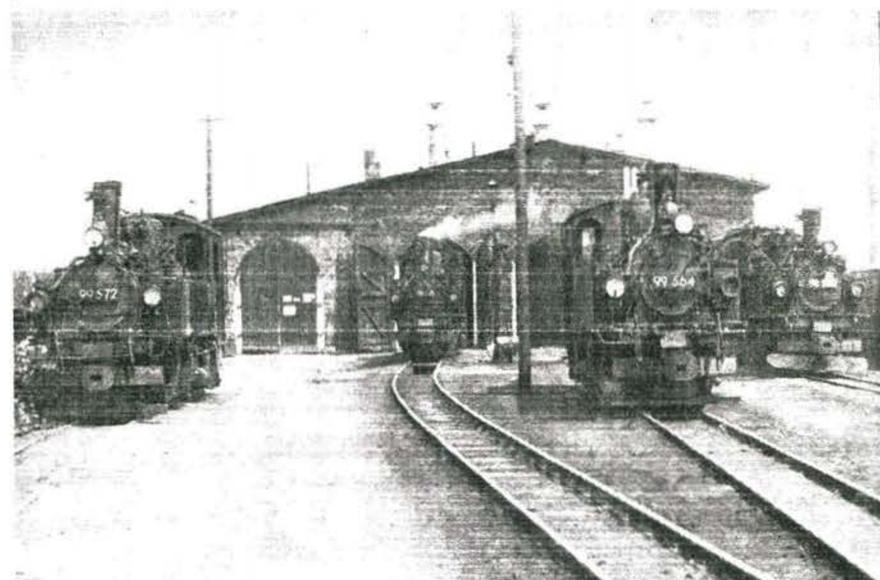
Zum 100. Geburtstag des „Wilden Robert"

Im September 1984 wurde unter Beteiligung breiter Kreise der Öffentlichkeit das 100jährige Bestehen des Bahnhofs Mügeln feierlich begangen. Vor wenigen Tagen, am 7. Januar 1985 existierte der „Wilde Robert" auf der Strecke von Oschatz nach Mügeln ein Jahrhundert. In den letzten Jahren wurden der Oberbau, die Brücken, und andere Kunstbauten völlig erneuert. Die heute ausschließlich im Güterverkehr betriebene Strecke wird auch künftig noch wichtige Transportaufgaben erfüllen, wobei ein weitgehend rationalisierter Betriebsablauf stattfindet. Doch das war nicht immer so!
Von Anbeginn hatte diese Bahn im Auf und Ab mit Befürwortung und Ablehnung zu kämpfen, in Kriegs- und Nachkriegszeiten, mit schlechtem Oberbau. Hinzu kamen Personalmangel, ein veralteter Fahrzeugpark und die zunehmende Transportverlagerung auf die Straße.
Und dennoch: Zuverlässig war sie stets. Trug doch diese Bahn zum Aufbau einer leistungsfähigen Volkswirtschaft in unserem Land bei. Reduziert, aber verjüngt, nimmt sie auch heute noch erfolgreich an diesem Prozeß teil.
Wie aber war das damals, als in Mügeln täglich 24 Züge ein- und ausfuhren, rund 20 Lokomotiven eines eigenen Bw auf acht Strecken mit über 100 km Länge Tausende Tonnen Güter und auch viele hundert Personen pro Tag zu befördern hatten? Erinnert sich der Lokführer auf der modernen Ellok noch, wie er als Heizer auf der IVK begann und Dampf für den Rübenzug machte? In den 50er Jahren, als die Schmalspurbahnen noch ein ständig steigendes Verkehrsaufkommen zu bewältigen hatten, sah das ganz anders aus. Und darüber soll der Leser nun etwas erfahren.

2.00 Uhr nachts in Mügeln

Wer zu dieser Zeit durch das schlafende Städtchen Mügeln geht, ist Eisenbahner! Und von dort, vom Bahnhof, kommen auch die einzigen Geräusche. Soeben klappert der 11349, der „Rübenexpreß" aus Döbeln, in den Bahnhof und hält auf Gleis 13. Die Zuglok 99 567 rollt über die Weichenstraßen zum Lokschuppen – Feierabend! Für die dort stehende 99 552 aber ist das der Beginn für weitere Rangierarbeiten!
Vor dem großen Schuppen jedoch mit den vier Toreinfahrten und dem aus dem Dach ragenden hohen Topfessen herrscht Stille.
Kennt das jemand, in Ruhe zwischen unter Dampf abgestellten Lokomotiven zu verharren? Welches Glucksen, Säuseln und Schniefen, kein Gespenst könnte das besser. Da stehen sie, unsere bewährten IVK-Maschinen in Dreierreihen, und unter den breiten Rauchfängern kräuselt schwelender Qualm nach oben. An der Fensterfront die 99 525. Eine alte „Reisetante", auf 10 Stichbahnen kennt sie sich aus, ehe Mügeln ihre Heimat wurde. Die 99 561 dagegen ist eine alte Mügeln-Lok, auch die 99 562. Sie kehrte gerade von einem „Rügengastspiel" zurück in ihr heimatliches Bw Mügeln. Kalte Reserve ist die 99 530, und die jüngste Lok ist die 99 608.
Doch da kommt Bewegung auf. Es wird Feuer gemacht, die Bläser werden geöffnet. Der Schuppenheizer eilt von Lok zu Lok. In 40 Minuten muß der Kesseldruck wenigstens um die 12 atü hoch sein. Schon werden die quietschenden Schuppentore aufgezogen und die erste Maschine fährt zischend aus dem Haus[1]. Sie hat den 11352 – ein GmP – ins 24 km entfernte Neichen zu fahren.
Nur von großen Bahnhöfen des Mügelnnetzes fahren so zeitig Züge. Und groß ist unser Bahnhof: 38 Gleise, 74 Weichen, rundum 10 Anschlüsse. Selbst beim großen Bruder der Regelspur gibt's in ganz Sachsen nur 15, die mehr zu bieten haben. Mügeln wird als größter Schmalspurbahnhof Europas bezeichnet. Ob er es wirklich einmal war, konnte bisher niemand beweisen. Er ist aber das Zentrum des „Mutzschen-Mügeln-Mailand-Rom-Expreß", wie diese Bahn mitunter auch bezeichnet wird. Mit dicken Qualmschwaden und offenen Hähnen verlassen die ersten beiden Maschinen Wasserkran und Kohlenbansen. Kreuz und quer schaukeln sie über die Gleisverbindungen, um zum Zug zu gelangen. Die 99 525, die den 200-Tonnen-Zug 11371 nach Oschatz zu bringen hat und unsere 606 für den GmP 11352 nach Neichen.
Langsam hebt der Rangierschaffner den 50 kg schweren Kuppelbaum. „Noch ein halber Meter", lautet sein Kommando. Schon rutscht der Stöpsel zwischen Trichter und Baumnase. – Er hängt! Leine fertig – und es rasselt auf der Lok die Heberleinhaspel, werden in den Rollfahrzeugen und den Klassen[2] die Bremsgewichte angehoben.

1



1 Vor dem Heizhaus[1] in Mügeln (v. l. n. r.: 99 572, 99 575, 99 564 und 99 530)

Die Karbidfunzel des Zugführers taucht auf. „40 Achsen, 204 Tonnen, in Glossen und Wermsdorf Wagen absetzen", bekommt das Lokpersonal zu hören.
Bremsprobe, Zp 9a[3], ein Pfiff, ein harter Ruck und schon sind vier Rollfahrzeuge, auf denen Regelspurwagen mit Kohle und Dünger stehen, ein GGw als Schutzwagen, drei Klassen und ein Gepäckwagen in Bewegung.
Nicht mal Hähne krähen so zeitig, und das Pfeifen unserer 99 606 sind dem Einen Fluch und dem Anderen pünktlicher Wecker für seinen Arbeitstag.
Die Strecke nach Neichen: Zwischen 13 Stationen Wiesen und Felder. Am bekanntesten Wermsdorf mit der Hubertusburg und dem Horstsee. Wenn hier Züge kreuzten, waren die sonst gemütlichen Wermsdorfer Eisenbahner in großer Aufregung.
Im viel zu großen Lokschuppen waren viele Lokomotiven zu Hause. Die kleinen IK (Nr. 31 bis 33) zum Beispiel, selbst die Doppellok 61a/b und die 99 534. Fünf Jahrzehnte hat sie unter diesem Dach verbracht.
Für die Reisenden war der Horstsee

stets Anlaß, aus den Wagen zu gucken. Dort, in den Sumpfniederungen, schreckte der Zug manch seltenen Vogel auf.
Die Strecke nach Neichen berührte auch Mutzschen. Die Bürger dieses Städtchens gaben der Bahn den bereits erwähnten Namen. Spott, aber auch Stolz geht daraus hervor. Am km 23,2, vor dem Endpunkt Neichen, war die Grenze der Reichsbahndirektionen Dresden und Halle. Für Halle ein Kuriosum, denn die restlichen 0,7 km und der Endbahnhof waren für sie das einzig zu verwaltende Stück Schmalspurbahn nach geregeltem Fahrplanverkehr.

Wenn Moritz erzählte...

Nach Ankunft in Neichen und in der Zugpause ruhte sich das Personal im gastlichen Restaurant des Wirts Moritz aus. Moritz kannte alle, und alle kannten ihn. Manch seltsame Geschichten wußte er zu erzählen. Wie ein Seemann, nur daß er das Schiff mit der Eisenbahn vertauschte. Draußen stand inzwischen zur Rückfahrt nach Mügeln der neu gebildete Zug bereit. Drüben auf der anderen Seite des Dienstgebäudes die Muldenthalbahn. Der Regelspurzug brachte einen kleinen Schwung Fahrgäste mit, die nun mit unserem Bähnel auf die Dörfer fuhren.
Doch wir sind wieder in Mügeln, wollen gleich mit dem 11373 nach Oschatz. Diese Strecke war stets die Hauptlinie im ganzen Netz. Hier fuhren die längsten, die schwersten und die meisten Züge. Der „lange Wermsdorfer" brachte früh mit einem Schlag bis zu 500 Personen in die Kreisstadt. Wenn nur nicht die drei Kilometer lange Stadtdurchfahrt in Oschatz wären! 10 Straßen kreuzen die Bahn, und im parallel verlaufenden Dölnitzbach haben schon manche Fuhrwerke, Traktoren, Autos und auch Lokomotiven gelegen. Der letzte Kilometer vor dem Ziel: Das Dreischienengleis ist erreicht. Fauchend und stampfend arbeiteten die Triebwerke der vier Zylinder. Eingenebelt in Dampf und Ruß, so empfängt der Bahnhof Oschatz die einfahrenden Schmalspurzüge.

Regler auf, Regler zu...

In Oschatz florierte das Auf- und Abrollen der Regelspurfahrzeuge. Täglich bis zu 70 Stück kamen auf die vier- und sechsachsigen Huckepacker, mit Keil und Kette gesichert. Mehr als 20 Empfänger waren Abnehmer im „Inneren" des verzweigten Netzes.
An einem Wagenende stand die alte sächsische VT (89²) – zum Aufschieben und am anderen die 99 516. „Sahne" für die Fans von heute, Fluch der daran Beteiligten von damals! „Meter vor, hat gelangt, andrücken, hat gelangt" – und das in Pfeiftönen. Auf der Lok bedeutet das Hören und Handeln. Steuerung vor, Regler auf, Regler zu und bremsen. Steuerung zurück, Regler auf, Regler zu und warten bis zum schwachen Aufprall. Welch Zusammenspiel zwischen Heizer und Lokführer, wenn der eine „Dampf" gibt und der andere gleich wieder bremsen muß. Ein feines Bremsgefühl mit dem Wurfhebel zeichnet den guten Heizer aus. Wer hält den Weltrekord im Signalgeben? Der Rangierer in der Rollgrube? Und bei welcher Lok hat man die Steuerung am meisten bewegt? Bei der 99 516, sie hat diese Arbeit von 1927 an in Oschatz verrichtet. – Diese Lok steht heute in Rothenkirchen, und es wäre schön, wenn sie dort als Denkmal an die ehemalige Schmalspurbahn Wilkau-Haßlau – Carlsfeld gut gepflegt erhalten bliebe!

Am Heizhaus wie eh und je der linke Kanal für die Mügelner, der rechte für die Strehlaer Maschine.

Verspätung wurde zum Erlebnis

Apropos Strehla: Topp- und Leimstrehle, so sagte der Volksmund. Einst wurden viele Güter zum Elbkai gebracht und mit einfachen Karren über schwankende Bohlen auf die schaukelnden Pötte geladen. Bei der morgendlichen Anschlußbedienung zur Leimfabrik schreckte die Lok Schwärme von Krähen auf, und die Wasserratten sprangen so schnell sie konnten ins Wasser.
An der Strehlaer Strecke lag auch der gefürchtete Schmorkau-Zaußwitzer Berg. Blieb der Zug stehen, ging's einfach wieder zurück, um erneut Anlauf zu nehmen. Es gab Beispiele mit vier solcher Versuche. Für die Fahrgäste recht belustigend, für solch „Spielchen" nahm man gern 10 bis 20 Minuten zusätzliche Fahrzeit in Kauf.
Im Winter gab es verwehte Einschnitte, im Frühjahr gab's Hochwasser. Oft mußte das Personal in Gummistiefeln erstmal hindurchwaten, um die Gleislage auf Festigkeit hin zu prüfen. Wie ein Boot haben die Schneeschieber danach Wellen geschlagen.
Schluß mit den Erinnerungen!
Ein Teil dieser großen Schmalspurbahn ist geblieben, hat eine volle „100" geschafft, wurde geehrt und bleibt geachtet. In der Vergangenheit hat diese Bahn viele Kapitel Eisenbahngeschichte geschrieben. Das Buch über sie ist jedoch noch lange nicht beendet!

2



3



2 Ein Personenzug aus Mügeln bei Einfahrt in Oschatz

3 Einfahrt in Oschatz aus Richtung Strehla. Noch in den 60er Jahren war auf dieser Bahn reger Güterverkehr, wie der GmP beweist.

Fotos: Verfasser

Hinweise

1) In Sachsen war und ist es üblich, den Lokschuppen als Heizhaus oder auch nur Haus zu bezeichnen.
2) In der sächsischen Eisenbahnersprache werden damit die Reisezugwagen bezeichnet.
3) Signal der Aufsicht; Abfahrauftrag

mosaik

100 Jahre „Wilder Robert"

Das Anliegen der Mügelner Eisenbahner, sich von Ende September bis Anfang Oktober 1984 mit dem 100jährigen Bestehen ihres Bahnhofs in das der 1000jährigen Stadt Mügeln einzugliedern, gelang ausgezeichnet. Hier haben Eisenbahner, Bauschaffende und andere Helfer in nur einem Jahr den gesamten Bahnhof Mügeln auf Hochglanz gebracht.
In 10 Tagen beförderten 33 Sonderzugpaare zwischen Mügeln und Kemmlitz rund 6 000 Personen aus nah und fern. Hinter der 99 1586 liefen sechs aus Hainsberg und Radebeul geliehene sauglufitgebremste „Klassen" nebst einem Gepäckwagen. Neben den mit Ein- und Anwohnern sowie zahlreichen Eisenbahnfreunden besetzten Sonderzügen gab es auch sogenannte Dankeschönfahrten für Bauschaffende, Rentner und verdiente Mitarbeiter. Großen Anklang fand eine Fotodokumentation über das ehemalige Mügelner Schmalspurbahnnetz. Und wer sich für die Eisenbahn im Miniformat begeistern wollte, hatte an der ausgestellten Wanderanlage der Marienberger AG 3/42 seine Freude, die von Mitgliedern der noch jungen Oschatzer AG 3/93 routiniert betrieben wurde.
Allen an der Vorbereitung und Durchführung dieser Veranstaltungen Beteiligten ein herzliches Dankeschön.

1 Einfahrender Sonderzug in Mügeln (b. Oschatz)

2 Lok- und Zugpersonal des Sonderzuges

3 Ein Sonderzug erreicht Kemmlitz. Der letzte Reisezug fuhr hier 1964.

4 Am Lokschuppen in Mügeln

5 Vorbeifahrt am ehemaligen Bahnhof Nebitzschen

Fotos: J. Albrecht, Oschatz

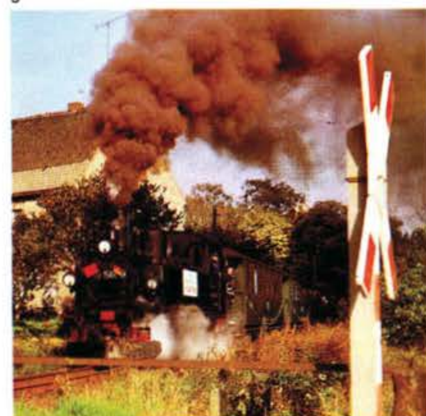
1



2



3



4



5



modell eisenbahner poster

44 0647
Nordhausen 1981
Foto: G. v. Hartwig




2
1

mosaik

Wir stellen vor:

H0-Modelle von PreFo



MÁV ABm
51 55 39-80 010-9



NSB
19923



DR BDghwse
57 50 82-15 025-2



DRG C4i
73 300 Halle

Fotos: J. Steckel, Berlin

Andreas Berthold, Leipzig
und Ingolf Paul, Pirna

99 4645 als $H0_e$-Modell

Anlagen in der Nenngröße $H0_e$ erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Das hat im wesentlichen zwei Gründe: Einmal sind Schmalspurbahnen durch ihre Romantik sehr beliebt, und zum anderen bietet sich hier die Möglichkeit im Maßstab 1:87 eine Anlage unter wesentlich günstigeren Platzbedingungen zu schaffen, als etwa eine „reine" H0-Anlage. Was aber immer wieder Probleme bereitet, ist das Vorhandensein geeigneter Fahrzeuge.

Die nachstehende Bauanleitung entstand auf der Grundlage eines N-Triebwerks der BR 55 vom VEB PIKO. Jedoch sind mit Verwendung dieser Lok bei der Wahl des Vorbilds von vornherein Grenzen gesetzt. Es darf sich nur um eine vierfachgekuppelte Schmalspurlok der 750-mm-Spur mit Innenrahmen, Heusinger-Steuerung und der dritten Achse als Treibachse handeln.

Auf der Suche nach einem geeigneten Vorbild fiel die Wahl auf die ehemalige DR-Lok 99 4645.

Über das Vorbild

Zur Erneuerung ihres Fahrzeugparks bestellte die Direktion der ehemaligen Kleinbahnen des Kreises Jerichow I (KJI) Anfang der 20er Jahre eine vierachsige Naßdampflok bei der Lokomotivfabrik Orenstein & Koppel im damaligen Nowawes bei Potsdam. Die Maschine wurde im August 1924 fertiggestellt und erhielt die Fabrik-Nr. 10862.

Die bei der KJI mit der Nr. 14 bezeichnete Lok bewährte sich gut, wurde 1949 von der DR übernommen, erhielt 1950 die Nr. 99 4645 und gehörte bis 1964 zum Lokbahnhof Burg (b. Magdeburg).

Noch Ende 1964 gelangte sie in das Raw Görlitz und erhielt dort einen neuen Kessel (Hersteller: Raw Halberstadt, Fabrik-Nr. 364, Baujahr 1964). Bei dieser Rekonstruktion wurde die Maschine auch äußerlich verändert, wozu u. a. ein neues Führerhaus gehörte. Zum Zeitpunkt dieser Arbeiten war die Stillegung der ehemaligen KJI-Strecken bereits in greifbare Nähe gerückt. Die 99 4645 gelangte nicht wieder zurück nach Burg, sondern nach Perleberg (Abb. 1). Hier war sie zusammen mit anderen von Burg übernommenen und ebenfalls rekonstruierten Dn2t-Loks weiterhin im Dienst. Anfang 1969, wenige Monate vor der Stillegung der von Perleberg ausgehenden Schmalspurbahnen – bis 1949 zu den Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen (OWK) gehörend – entgleiste die 99 4645 vor einem Zug bei Perleberg und stürzte um. Sie wurde noch im gleichen Jahr an Ort und Stelle zerlegt.



1 Die 99 4645 wird in Kyritz bekohlt (1966)

Ältere Veröffentlichungen bilden Grundlage

Bevor mit der praktischen Arbeit begonnen wird, ist das Studium der als Quellenangaben genannten Beiträge ⟨3⟩, ⟨4⟩ und ⟨5⟩ empfehlenswert.

Die in ⟨4⟩ veröffentlichten Darlegungen sind auch für den weniger geübten Modellbauer gut geeignet, sich schnell die nötigen Kenntnisse über das Triebwerk des künftigen Lokmodells zu verschaffen. Dort sind fast alle Einzelteile genau abgebildet und fachgerecht bezeichnet. Dieser Beitrag bildet die Grundlage für die hier dargelegten Schritte zum Umbau des Triebwerks.

Einzelteile sind erforderlich

Folgende Einzelteile werden für den Bau der $H0_e$-99 4645 benötigt:

Ein komplettes Triebwerk BR 55 (N), eine komplette Halteplatte aus dem Tender der BR 55 (N) (siehe „me" 5/77, Seite 140, Abb. 72, Teil Nr. 6 Halteplatte 3.128), zwei Gehäuse der BR 92 des VEB BTTB und ein „Schrottgehäuse" einer BR 55 (H0), von dem Luftpumpe, Dampfdom und Sandkasten verwendet werden.

Außerdem sind folgende Einzelteile erforderlich:

Sechs Einheitsloklaternen, ein Läutewerk, eine Lichtmaschine, ein Handrad für die Rauchkammertür, ein Schornstein und zwei bis vier Bremsschläuche mit Halter sowie Kupplungen und Pufferbohlen, je nach dem auf der Heimanlage verwendeten System. Vorbildgerechte Lokschilder können bei der AG „Saxonia" Dresden des DMV der DDR, z. H. von Freund Peter Buch, 8044 Dresden, Österreicher Str. 23, bestellt werden.

Veränderungen am Fahrwerk (Abb. 2)

Das komplette Fahrwerk der BR 55 (N) wird übernommen.

Zunächst müssen die Haftreifen von den Radreifen entfernt und die Radkränze abgedreht werden.

Die Stromaufnahme wird künftig über die Treib- und Kuppelachsen erfolgen. Dazu sind dünne Kupferblechstreifen am Gleitbahnträger (Plastausführung) anzubringen und so zu justieren, daß bei leichtem Druck Kontakt zu den Spurkränzen aller Radsätze besteht. Die Stromabnehmer erhalten Haltenasen, die am Plastmaterial des Gleitbahnträgers 3.126 („me" 5/77, S. 141, Abb. 75) formschlüssig angepaßt werden müs-

sen. (Zusätzlich mit Alleskleber am Gleitbahnträger befestigen!) Sitzen die Stromabnehmer fest, erfolgt der Einbau der Platte 3.128 („me" 5/77, S. 140, Abb. 72). Die Pertinaxplatte ist durch Abfeilen an das Fahrgestell anzupassen. Nachdem auch die Halteplatte auf das Fahrgestell aufgeleimt wurde, wird eine leitfähige Verbindung zwischen Stromabnehmern, Entstördrosseln der Halteplatte und Motor mit Hilfe eines dünnen Kupferdrahtes, der an den entsprechenden Stellen angelötet wird, hergestellt. Nun werden die vordere Pufferbohle und die Kupplung angebracht. Zur paßgerechten Auflage des Gehäuses wird über dem Zylinderblock ein 2-mm-starker Pappstreifen aufgeklebt.

Ist das Gehäuse angepaßt worden, wird noch ein Gewindestück für die Gehäusebefestigungsschraube aufgeklebt.

Umbauten am Gehäuse

Das Gehäuse für die 99 4645 entsteht aus zwei Aufbauten der BR 92 des VEB BTTB (Abb. 5). Das erste ist wie folgt zu bearbeiten:

Entfernen der Kesselarmaturen; senkrechter 6,5-mm-Schnitt vor der Wasserkastenvorderwand und ein waagerechter 6-mm-Schnitt durch das Führerhaus über der Führerhaustürunterkante.

Das zweite Gehäuse erhält einen senkrechten Schnitt unmittelbar hinter dem Dampfzuführungsrohr zu den Zylindern und einen waagerechten 6-mm-Schnitt durch das Führerhaus, dicht unter der Oberkante des Dachs.

Nach dem Glätten der Schnittflächen werden die Gehäuseteile mit Plastifix zusammengeklebt (Abb. 4). Wenn der Kleber abgebunden hat, sind die Kesselarmaturen (Schornstein, Sandkasten, Dampfdom usw.) anzubringen.

Der untere Teil des Führerhausfensters wird mit Suralin oder ähnlichem Material ausgefüllt. Anschließend werden die Fenster verglast. Der Tender erhält einen Aufsatz aus einem 3-mm-hohen Zeichenkartonstreifen. In kleine Stücke zerklopfte Steinkohle werden auf dem Tender aufgeleimt und verleihen ihm ein vorbildgerechtes Aussehen. An der Gehäuserückwand sind Pufferbohle und Kupplung zu befestigen. Gut geeignet ist die Pufferbohle des $H0_m$-HERR-Modells der 99 694. Zunächst wird die Originalpufferbohle der BR 92 sauber herausgesägt. Unter Umständen kann man aber auch die Originalpufferbohle der BR 92 beibehalten. Unter dem Führerhaus sind dann die Aufstiegleitern und die Luftbehälter anzubringen. An der Lok wird schließlich dann noch die jeweilige Bremsausrüstung (Körting-Saugluftbremse oder Heberlein-Seilzugbremse) nachgebildet. Sie richtet sich nach dem übrigen Fahrzeugpark, mit dem das Modell auf der Heim- oder Gemeinschaftsanlage eingesetzt werden soll.

2 und 3 Das zu verändernde Fahrwerk der N-BR 55 vom VEB PIKO

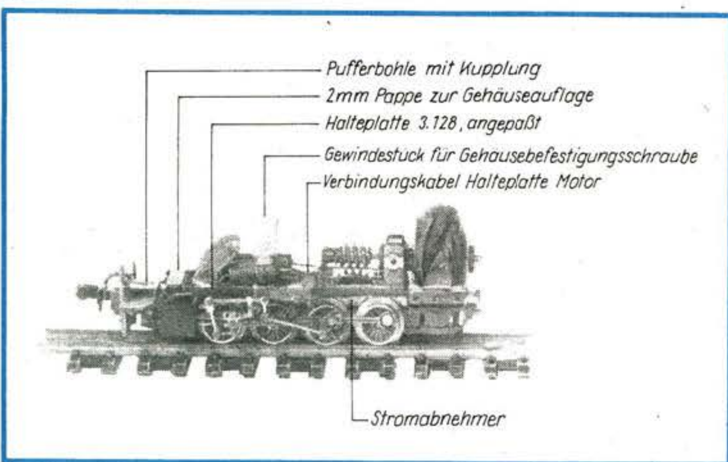
4 Seitenansicht des Modells

5 Übersicht über Veränderungen an den zwei Aufbauten der BR 92 vom VEB BTTB, die für den Umbau erforderlich sind.

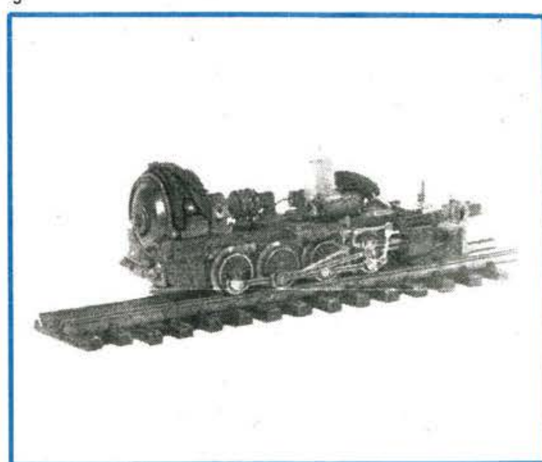
6 und 7 Das fertiggestellte Modell

Fotos: K. Kieper, Ahrensfelde (1), J. Paul, Pirna (2 bis 4, 6 und 7)
Zeichnung: I. Paul, Pirna

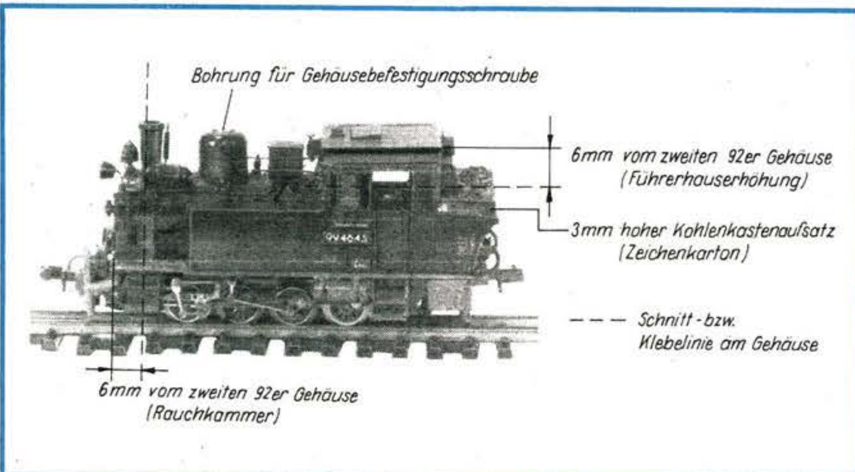
2



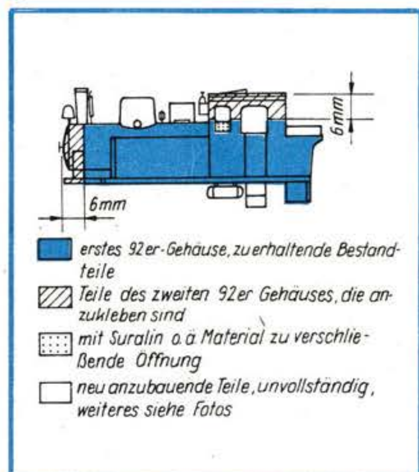
3



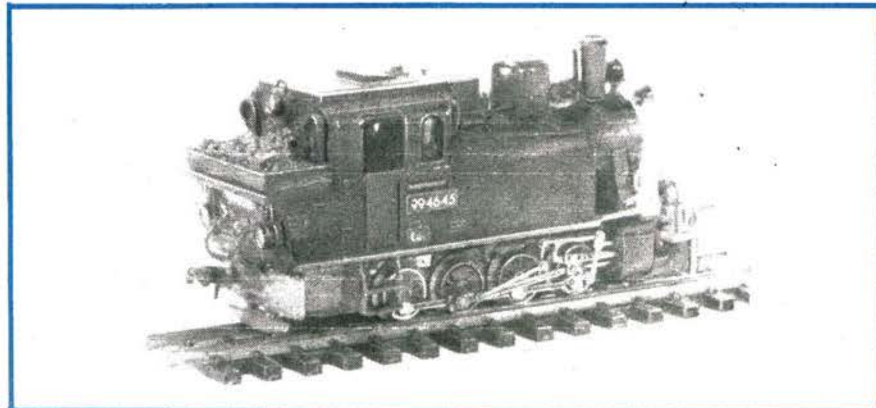
4



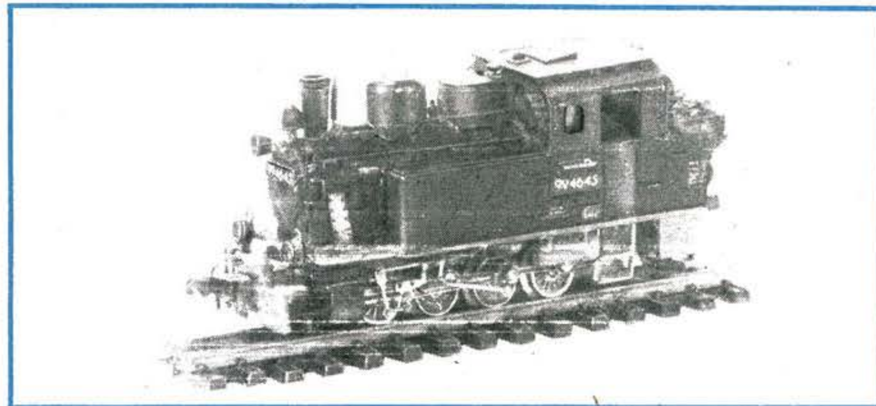
5



6



7



Nach einer Lackierung, entsprechend der reichsbahntypischen Farbgebung, werden noch die Loknummernschilder und die Gattungsschilder angebracht. Im Inneren des Gehäuses können in vorhandene Hohlräume Ballaststücke eingeleimt werden, um die Reibungskraft des Modells noch weiter zu erhöhen. Das Gehäuse wird mit einer Schraube befestigt, die durch den Dampfdom in das Gewindestück auf dem Triebwerk geschraubt wird.

Das Modell zieht auf steigungsreicher Strecke einen aus drei vierachsigen HERR-Schmalspurwagen (umgespurt auf $H0_e$) bestehenden Zug anstandslos.

Quellenangaben

(1) Holzborn, Kieper: Dampflokomotiven – Zahnrad – Lokalbahn – Schmalspur, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1968, S. 48 und 79

(2) K. Kieper: Die Kleinbahnen des ehemaligen Kreises Jerichow I, „Der Modelleisenbahner", Berlin 15 (1966) 4, S. 96 ff.

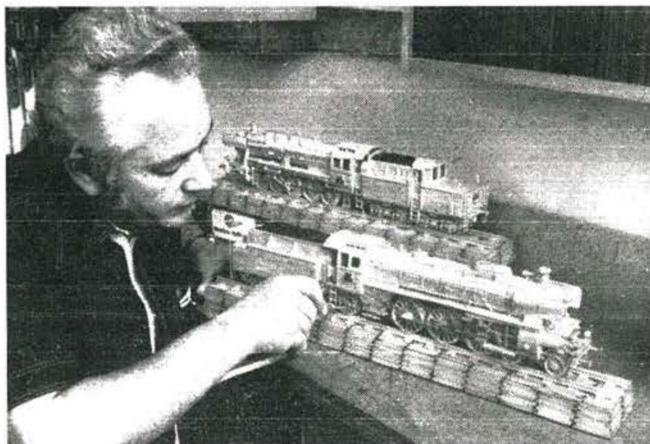
(3) G. Feuereißen: Bauanleitung für eine $H0_m$-Schmalspurlok der BR 99^{61}, „der modelleisenbahner", Berlin 24 (1975) 5, S. 141 ff.

(4) K. Müller: Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge, „der modelleisenbahner", Berlin 26 (1977) 5, S. 140 ff.

(5) G. Feuereißen: Bauanleitung für die $H0_m$-Schmalspurlok 99 2700/241, „der modelleisenbahner", Berlin 29 (1980) 1, S. 8.

Streichhölzer sind Trumpf

Ein besonders ausgefallenes wie diffiziles Hobby hat sich der Modellbauer Karl Achenbach aus Wallau an der Lahn (BRD) ausgesucht: Er baut Lokmodelle aus Holz. Während er beruflich durchweg mit Metall zu tun hat, verwendet er für sein Hobby ausschließlich Holz, genauer gesagt, Zündhölzer. Gegenwärtig arbeitet dieser Modellbahnfreund an dem aus 350 000 Streichhölzern bestehenden 32. Modell. Seine Modelle sind exakt im Maßstab 1:50 gehalten und zeichnen sich durch vorbildgerechte Nachbildungen aus. Gewölbte Teile stellt er aus zusammengeleimten Brettchen oder Blöcken, für die er nur Zündhölzer verwendet, her. Sogar die „Kohle" im Tender wird konsequent aus abgebrannten Zündholzköpfen „gewonnen". Karl Auerbach versicherte, keine seiner Lokomotiven, zu deren Herstellung er jeweils vier bis sieben Monate benötigt, enthalte Metallteile. Trotz dieser freiwillig auferlegten Erschwernis und der damit verbundenen handwerklichen Probleme kehrt er nach getaner Arbeit als Metall-Modellbauer mit Begeisterung zum Holz-Modellbau zurück. Sein Ziel ist: Jede bedeutende Dampflokbaureihe soll im Modell nachgebildet werden.



U. B. z. Karl Achenbach an dem fast fertiggestellten Modell der Baureihe 18.3 (ex bad IV h).

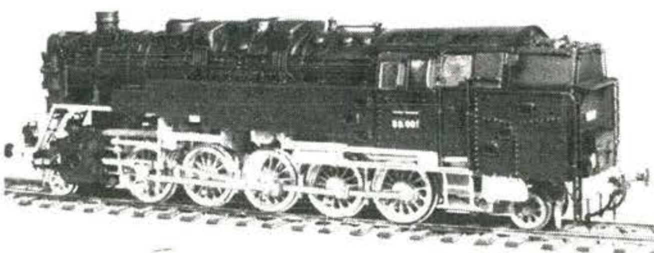
Text: K. F. Walbrach, Idstein (BRD)
Foto: Umbrecht

BR 85 in der Nenngröße 0

Mehr als 450 Stunden benötigte Frank Kobelt aus Cottbus für den Bau dieses aus Messingblech gefertigten Modells. Alle fünf seitenverschiebbaren und federnd gelagerten Kuppelachsen der 2,7 kg schweren Lok werden angetrieben.

Die erste Achse ist mit Haftreifen ausgerüstet und wird durch den Motor belastet. In der Rauchkammer sind 250 g Blei untergebracht.

Foto: H. Schulze, Cottbus



Dipl.-Ing. Helmut Behrends,
Ing. Wolfgang Hensel und
Dipl.-Ing. Gerhard Wiedau, Berlin

Güterwagen deutscher Eisenbahnen

Sonderbauarten der 30er Jahre

Die Güterwagen der Verbands- und Austauschbauarten entsprachen in einem hohen Maß den Bedürfnissen der Wirtschaft. Trotzdem war es erforderlich, in immer größerem Umfang Sonderwagen einzusetzen.

Kesselwagen

Der Transport von Flüssigkeiten und Gasen in Glasballons, Fässern und Stahlflaschen verlagerte sich vom Stückguttransport in Behälterwagen. Die in den Behälterwagen zu transportierenden Güter wiesen oft gefährliche Eigenschaften auf, so daß ein besonderes Augenmerk auf eine absolut dichte Ausführung gelegt wird und oft die Ausrüstung mit besonderen Sicherheitseinrichtungen erforderlich wurde. Die Herstellung geschweißter Stahl- und Aluminiumbehälter war bereits möglich. Vielfach kamen aber noch Behälter in genieteter Ausführung zur Verwendung. Die sichere Verbindung der Behälter mit dem Untergestell, im allgemeinen über eine Schraub- oder Nietverbindung, befriedigte allerdings noch nicht. Das betraf insbesondere die Befestigung der Behälter mit einer Vielzahl von Zugbändern.

Benzinkesselwagen

Kesselwagen für brennbare Flüssigkeiten (Abb. 1) wurden 1931 von der „Fa. Ernst Mayer u. Co., Eisenbahn-Material G.m.b.H. Waggonfabrik Quedlinburg a./H." (heute Reichsbahnausbesserungswerk „Einheit" Leipzig, Werkteil Quedlinburg) hergestellt.

Technische Daten:

– Gattungsbezirk	Berlin
– Achsstand	3700 mm
– LüP	8000 mm
– Eigenmasse	13580 kg
– Lademasse	17500 kg
– Behältervolumen	22 m³

Der genietete Behälter bestand aus drei Kammern. Jede Kammer besaß auf dem Kesselscheitel einen Klappdeckeldom, ein Überdrucksicherheitsventil mit Gaspendelstutzen und das mit einer Haube abgedeckte Handrad für das Ablaßventil. An der Kesselsole befanden sich für jede Kammer ein Ablaßventil, von dem die Entleerungsrohre nach jeder Wagenlängsseite abzweigten.

Aluminium-Kesselwagen

Der Kesselwagen für den Transport von Salpetersäure wurde 1934 von der Fa. Ernst Mayer u. Co. in Quedlinburg gebaut.

Technische Daten:

– Gattungsbezirk	Halle
– Achsstand	4000 mm
– LüP	8800 mm
– Eigenmasse	10670 kg
– Lademasse	19300 kg
– Behältervolumen	13,5 m³

Der vollständig geschweißte Behälter aus Rein-Aluminium befand sich über Hartholz-Zwischenlagen auf dem Sattel und wurde mit einem umfangreichen System von Zugbändern in seiner Lage fixiert. Der Behälter besaß keine Öffnungen unterhalb des Flüssigkeitsspiegels. Auf dem Behälterscheitel waren die blindverflanschten Befahröffnung, die Druck-, Steigrohr- und Füllstutzen angeordnet. Die Entladung erfolgte durch Druckluftzufuhr in den Behälter. Der Prüfdruck betrug 0,2 Mpa(Ü).

Topfwagen

Obwohl es bereits Kesselwagen gab, deren Stahlbehälter im Innern mit einer Gummiauskleidung versehen waren, wurden für den Transport stahlaggressiver Flüssigkeiten meistens Topfwagen benutzt. Der Topfwagen (Abb. 3), Hersteller „Fa. Ernst Mayer u. Co." in Quedlinburg, Baujahr 1928, wurde für den Transport von 35%igem Wasserstoffsuperoxyd eingesetzt.

Technische Daten

– Gattungsbezirk	München
– Achsstand	4500 mm
– LüP	9000 mm
– Eigenmasse	15890 kg
– Lademasse	15000 kg
– Behältervolumen	12 × 1200 l

1



2



Die Steingutgefäße von jeweils 1200 l Fassungsraum standen in zwei Reihen auf dem Untergestell. Sie wurden in einem Gestell mit Holz- und Gummibeilagen gehalten. Die hölzerne Stirnwand sollte das Rangierpersonal vor überlaufendem Ladegut bei Auflaufstößen schützen.

Chlor-Druckgaskesselwagen

Äußerlich nicht als Behälterwagen erkennbar sind die Druckgaskesselwagen für den Transport von unter Druck verflüssigtem Chlorgas. Der Chlor-Druckgaskesselwagen (Abb. 4) wurde 1936 von der Fa. Ernst Mayer u. Co. in Quedlinburg hergestellt.

Technische Daten

- Gattungsbezirk Dresden
- Achsstand 4000 mm
- LüP 8800 mm
- Eigenmasse 15450 kg
- Lademasse 15500 kg
- Behältervolumen 12,95 m³

Der Behälter mit einem Prüfdruck von 1,5 Mpa(Ü) wurde zum Schutz vor unzulässiger Erwärmung von einem Wagenkasten „umhaust". Die Be- und Entladung erfolgte über den auf dem Behälterscheitel angeordneten Dom. Die Wagenkästen hatten wie die Kühlwagen einen weißen Anstrich erhalten.

3



4



1 Benzinkesselwagen

2 Aluminium-Kesselwagen

3 Topfwagen

4 Clor-Druckgaskesselwagen

Tiefladegüterwagen

Der Transport großvolumiger und schwerster Güter führte zum Bau von Tiefladegüterwagen, die mit einem Druchladeträger oder gekröpfter Ladebrücke oder mit Schnabelträgern den Belangen der Wirtschaft angepaßt wurden. Der im Jahre 1940 von der Fa. MAN in Nürnberg produzierte Schwerlastwagen stellte in dieser Hinsicht eine Spitzenleistung dar (Abb. 5 u. 6).

Technische Daten:

- Anzahl der Achsen 18
- LüP, leer 27550 mm
- Eigenmasse 74080 kg
- Lademasse 168000 kg

Der Wagen bestand aus zwei Fahrzeugteilen, die zur Aufnahme des selbsttragenden Ladegutes auseinandergezogen wurden, und das Ladegut konnte dann zwischen die Tragschnäbel eingehangen werden. Die genieteten Tragschnäbel bestanden aus Stahl der Güte St 52. Die Last wurde von den Tragschnäbeln auf Zwischenbrücken übertragen, die ihrerseits auf einem fünfachsigen und einem vierachsigen Drehgestell auflagen. Auch die Zwischenbrücken und Drehgestelle waren aus St 52 entstanden. Zum Ausgleich unterschiedlicher Achsfahrmassen wurden die Radsätze mit Ausgleichshebeln verbunden.

Selbstentladegüterwagen

Dem Transport von Massengütern wurde mit der Entwicklung von Großgüterwagen entsprochen. Für Schüttgüter entstanden eine Vielzahl von Selbstentladewagen. Die von der DRG der 20er Jahre forcierte Entwicklung führte zu den Selbstentladewagen mit tiefliegender schlagartiger gleisseitiger Entladung, wie sie heute noch unter der Gattungsbezeichnung Fal für den Transport von Kohle und Erz im Dienst sind.

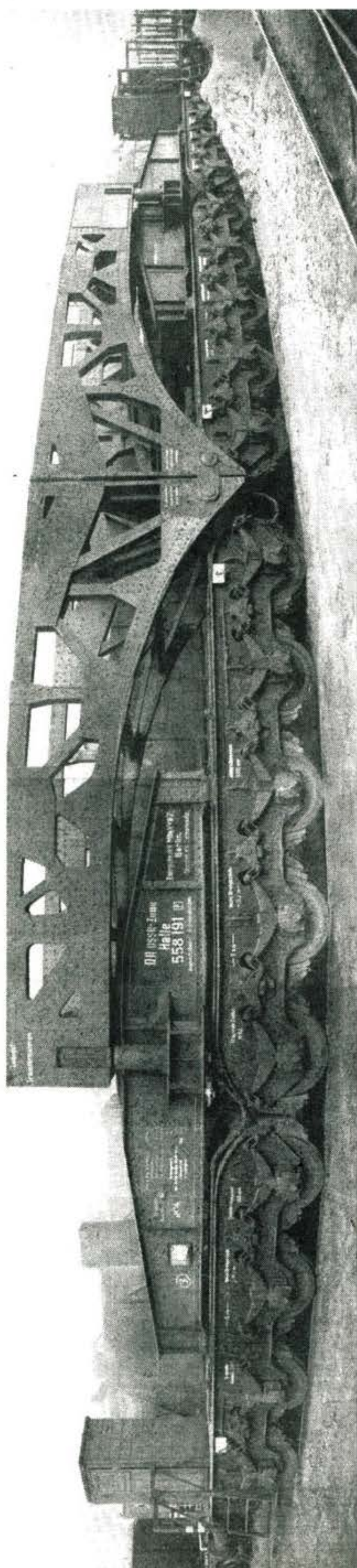
Die damalige Zielstellung bestand darin, ein Ladegewicht von 60000 kg bei einer Eigenmasse von 18000 bis 19000 kg und einer Länge über Puffer von 9,8 m zu erreichen.

Die 1926 von Orenstein & Koppel gebauten Wagen kamen diesen Bedingungen sehr nahe. Durch die innenliegenden Wagenkastenverstärkungen und die vollständige Ausnutzung der Wagenbegrenzungslinie konnte bei einer Verkürzung des Wagens Laderaum gewonnen werden, so daß dieser Wagen Grundlage für die Weiterentwicklung als Einheitswagen für Kohle bildete.

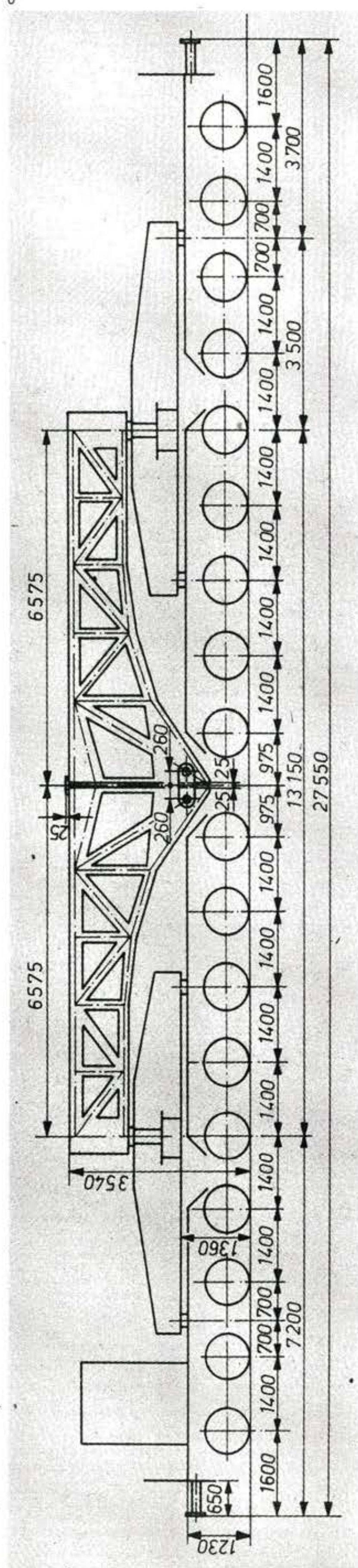
Technische Daten:

- Gattungszeichen OOtn
- Gattungsbezirk Oldenburg
- Ordnungsnummern 481–500
- Abstand der Radsatzpaare 5050 mm
- Länge über Mittelpufferkupplung 9500 mm
- Eigenmasse 21100 kg
- Lademasse 50000 kg
- Laderaum 65 m³

5



6



5 18achsiger Schwerlastwagen

6 Zeichnung des auf Abb. 5 dargestellten Wagens (Maßstab 1:120)

7 Einheitswagen für Kohle, Bauart Orenstein & Koppel

8 Einheitswagen für Kohle

9 Entladung des Versuchszuges aus Selbstentladewagen von Orenstein & Koppel im Großkraftwerk Klingenberg in Berlin-Rummelsburg im Jahre 1927

Fotos und Zeichnungen: Sammlung der Verfasser

Die Wagen wurden in einem Ganzzug seit dem 4. Januar 1927 zwischen Borsigwerk und Berlin-Rummelsburg für den Transport von Staubkohle erprobt.
Die ab 1927 als Einheitswagen für Kohle hergestellten Wagen entsprachen den anfangs erwähnten Bedingungen.

Technische Daten:

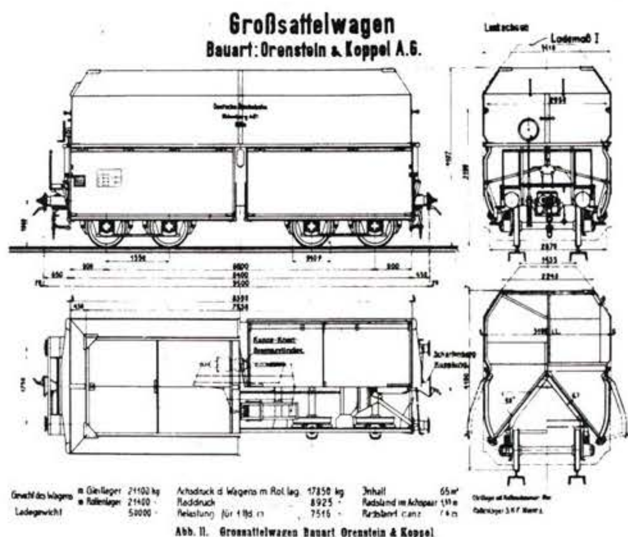
– Gattungszeichen	OOtn
– Gattungsbezirk	Oldenburg
– Ordnungsnummer	ab 500
– Abstand der Radsatzpaare	5550 mm
– LüP	10000 mm
– Eigenmasse	19000 kg
– Lademasse	60000 kg
– Laderaum	75 m^3

Die Radsätze mit einem Laufkreisdurchmesser von 940 mm besaßen Rollenachslager. Die innenliegenden Schaken jedes Radsatzpaares waren durch Ausgleichhebel miteinander verbunden. Die als Lenkachsen ausgebildeten Achsen gestatteten das Durchfahren von Gleisbögen mit einem Radius von 80 m. Der Wagenkasten bestand aus Silizium-Baustahl mit einer Streckgrenze von 36 kg/cm^2. Der Sattel hatte eine Neigung von 50°.
Der Verschluß der Klappen erfolgt mittels Daumen, welche auf einer gemeinsam an der unteren Klappenlängsseite gelagerten Welle befestigt waren und hinter entsprechende Anschläge an der Schließkante des Sattelbodens griffen. Das Öffnen und Schließen erfolgte mit dem Drehen und Daumenwelle durch die an der Wagenstirnseite angebrachten Daumenwellenhebel. Die Verriegelung der Daumenwellenhebel übernahm der sogenannte Ziehlsche Verschluß, der ein gleichzeitiges Öffnen der gegenüberliegenden Klappenpaare als auch die Einzelöffnung von jeder Seite gestattete. Mittels zweier Handgriffe konnten die Klappen auch von unten entriegelt und geöffnet werden.

Quellenangabe

Flügel: Die Einführung der Großgüterwagen; Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, Bd. 68, 1924

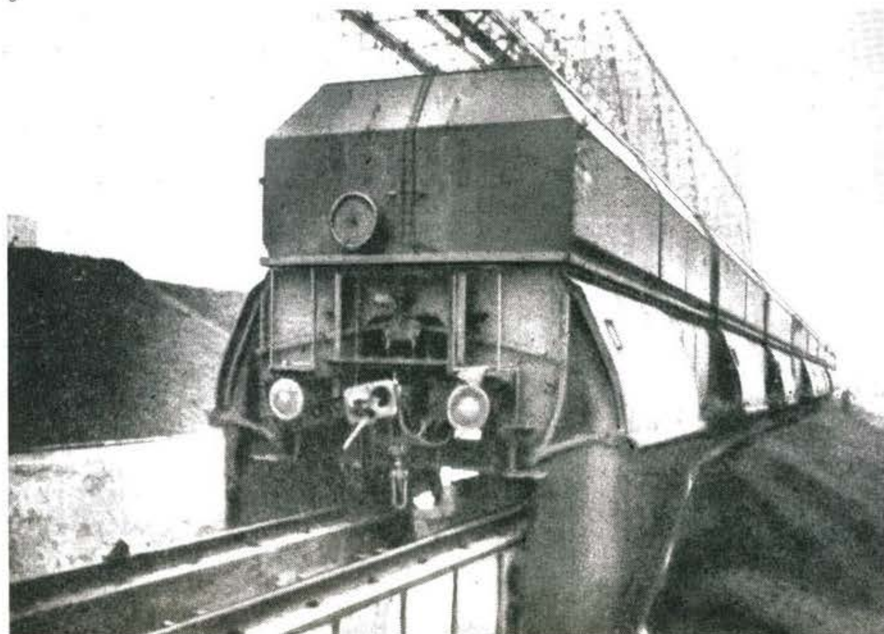
7



8



9



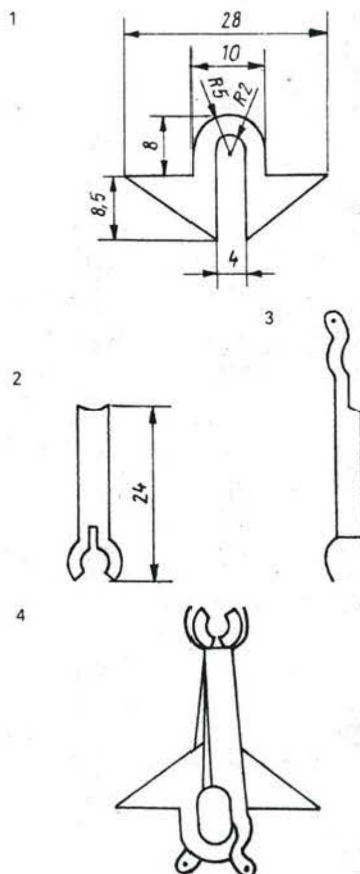
Kurzkupplung einfach und schnell hergestellt

Die im „me“ 4/84 auf Seite 29 vorgestellte neue Kurzkupplung für die BR 01, 03, 41 ist zweifellos eine gelungene Lösung. Ich habe bei meinen Loks sofort den Umbau der Kupplungen vorgenommen und dabei einen m.E. noch einfacheren Weg gefunden, bei dem man weder Lötarbeiten noch kaschiertes Leiterplattenmaterial benötigt. Statt dessen wird weitgehend die bisherige Kupplung verwendet, lediglich ein Zusatzteil muß angefertigt werden:

1. Das Zusatzteil (Abb. 1) wird aus Polystyrol oder ähnlichem Material ausgesägt, -gefeilt oder -gebohrt.
2. Von der alten PIKO-Kupplung werden die beiden Kontaktbleche abgelöst.
3. Das Kunststoffteil dieser Kupplung wird, wie auf Abb. 2 dargestellt, gekürzt und in das Zusatzteil mit Plastikfix u. ä. eingeklebt. Dabei muß mit Hilfe des Kupplungskastens die richtige Stellung ermittelt werden.
4. Die Kontaktbleche sind gemäß Abb. 3 zurechtzuschneiden und nach Abb. 4 (z. B. mit Chemikal) aufzukleben.

Die Bodenblechbrücke von PIKO kann – entsprechend gekürzt – ebenfalls wieder eingelegt werden. Bei der BR 41 (evtl. auch bei der BR 03) sind noch zusätzliche Feilarbeiten nötig, da der Kupplungskasten hier etwas anders gestaltet ist.

H. Tietze, Berlin

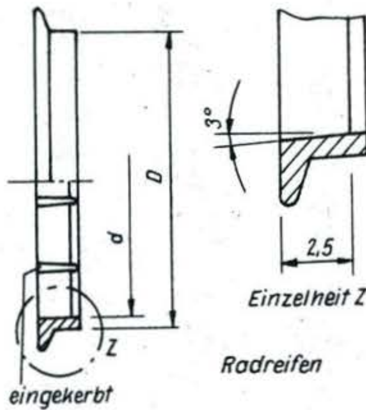


Rolf Hesse (DMV), Schmalkalden

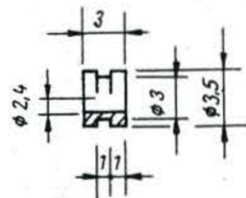
Lokräder selbst hergestellt

Dieses Thema wurde schon mehrmals im „me" behandelt. Mit der nachstehend beschriebenen Methode lassen sich Lokräder relativ schnell und insbesondere einfach herstellen:
Das in Bastler- und Schreibwarengeschäften erhältliche Suralin erfreut sich in Bastlerkreisen großer Beliebtheit, weil es sich als vielseitiger Werkstoff für alle möglichen Experimente eignet. Es entstand die Idee, daraus Lokräder herzustellen. Vorab: Die damit gefertigten Räder überstanden die „härtesten" Tests und haben endgültig überzeugt.

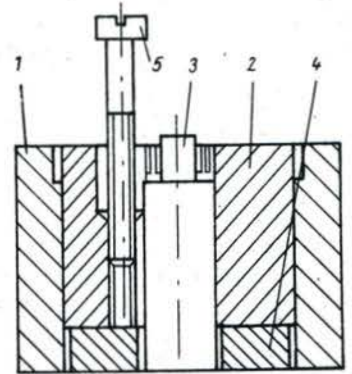
Wie stellt man „Suralin-Räder" her?
Am wichtigsten ist die aus der Zeichnung ersichtliche Vorrichtung. Ihr Durchmesser hängt von der Größe des anzufertigenden Rades ab. Beim Drehen des Radreifens sollte man sich nach der Norm Europäischer Modelleisenbahnen (NEM 311/312) richten. Der Radreifen wird innen ein wenig konisch nach hinten ausgedreht sowie mit der Feile leicht eingekerbt. Damit sich die Radfelge besser in den Radreifen eindrückt, ist sie ebenfalls leicht konisch zu halten und Teil 1 der Vorrichtung entsprechend auszudrehen. Die Höhe der Vorrichtung („H") kann beliebig gewählt werden, sollte jedoch nicht zu groß sein, weil sonst die Aufwärmezeit im Ofen zunimmt. Bei meinen Vorrichtungen beträgt die Höhe 10 mm bis 15 mm.
Um Teil 2 anzufertigen, verfährt man folgendermaßen: Zentrieren, danach



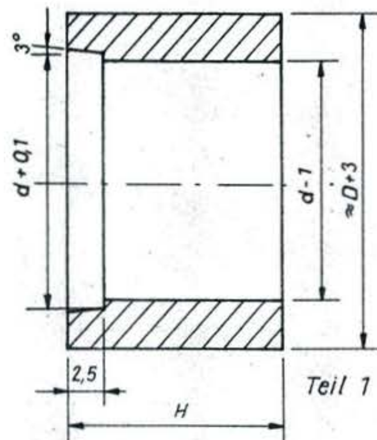
Radreifen



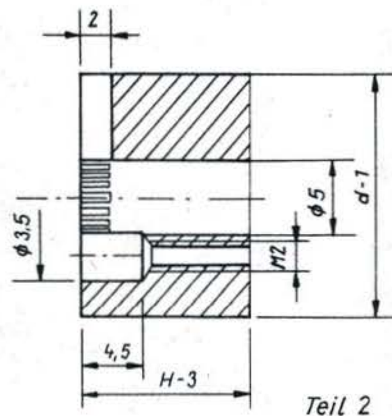
Radbuchse

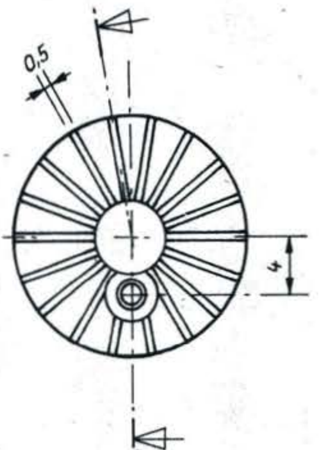


Vorrichtung

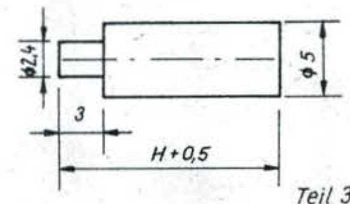


Teil 1

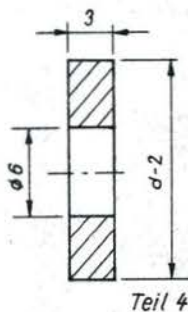




Teil 2



Teil 3



Teil 4

Vorrichtung
1 – Hülse
2 – Radsternstück
3 – Zentrierbolzen
4 – Distanzscheibe
5 – Schraube M 2× 16
(jeweils ein Stück)

Legende zur Zeichnung
D – Laufkreisdurchmesser
d – Radfelgendurchmesser (D-1,5)
H – Vorrichtungshöhe (10 ... 20)

Zeichnung: Verfasser (Maßstab 2:1)

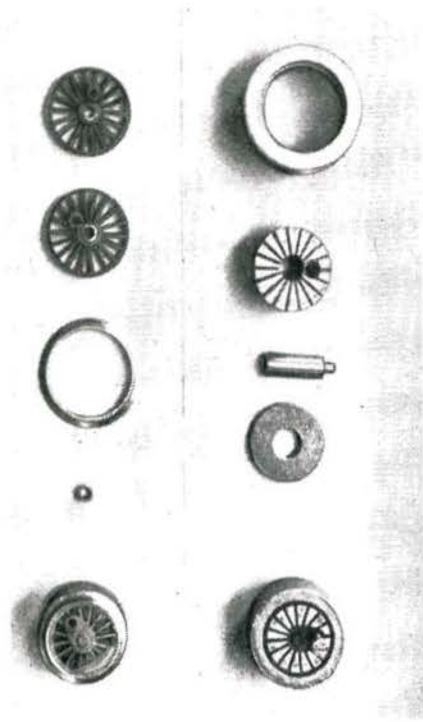
Bohrung ∅ 1,6 mm in 4 mm Abstand (für Gewindeloch), Bohrung von oben auf ∅ 3,5 mm und 5 mm tief senken. Danach wird die Mittelbohrung von der Gegenseite ausgeführt (man verhindert damit das Verlaufen des Bohrers). Die Schlitze für die Speichen lassen sich mit einem Sägeblatt ausführen; wer die Möglichkeit hat, kann diese aber auch einfräsen. Das ist insofern vorteilhaft, weil damit auch eine ungerade Zahl Schlitze herzustellen ist. Beim Sägen muß man den Kompromiß eingehen, sich auf eine gerade Zahl Speichen festzulegen; dabei sollte nur um eine Speiche gegenüber dem Vorbild abgewichen werden. Mit dem Schneiden des Gewindes M 2 ist Teil 2 komplett.

Liegen alle Teile der Vorrichtung bereit bzw. sind sie zusammengesetzt, so kann die Fertigung beginnen. Radreifen und -buchsen werden gedreht.

Wie aus der Zeichnung ersichtlich, ist eine Schraube M 2 ein wenig in die Vorrichtung einzuschrauben – wir haben somit gleich das Gewinde für den Radstern gewonnen. Damit sich das Suralin-Rad nach dem Erhitzen besser aus der Form nehmen läßt, wird es mit Speiseöl ausgepinselt. Dabei sind die Schlitze für die Speichen nicht zu vergessen! Allerdings schadet zuviel eher, denn dann würde das Öl ein Eindrücken des Suralins erschweren.

Über den Zapfen des Teiles 3 wird die Radbuchse geschoben. Sie überragt die Vorrichtung um etwa 0,5 mm. Dieses Maß garantiert später die Distanz zwischen Rad und Fahrzeugrahmen.

Mit Hilfe eines kleinen Schraubenziehers läßt sich das Suralin leichter in die Radform drücken. Danach muß die Oberfläche der Vorrichtung unbedingt von Restmaterial befreit und glattgestrichen werden. Erst nach dieser Prozedur kann der Brenn- oder besser gesagt „Backvorgang" beginnen. Vorsicht, die



Linke Reihe: zwei Radsternrohlinge, Radreifen (∅ 20 mm), Radbuchse, komplette Kuppelachse (∅ 16,5 mm).
Rechte Reihe: Vorrichtungsteile – Hülse, Radsternstück, Bolzen, Scheibe und zusammengesetzt Vorrichtung.
Foto: H. Plachetka, Schmalkalden

Scheibe (Teil 4) darf nicht herausfallen! Wie lange man das Suralin der Hitze auszusetzen hat, sollte selbst herausgefunden werden. Dies ist von der zur Verfügung stehenden Backröhre abhängig. Bewährt hat sich dafür ein elektrisch betriebener Spielzeugherd. Nach dem „Backen" wird die Vorrichtung unter kaltem Wasser abgekühlt, die Schraube herausgedreht und Teil 4 entfernt. Man setzt die Vorrichtung auf und drückt Teil 2 nach unten, der Bolzen Teil 3 ist herauszuziehen und der fertige Radstern aus dem Teil zu heben.

Danach wird das Rad komplettiert, der Radstern mit Felge in den Radreifen gedrückt und von hinten mit leichten Körnerschlägen gesichert. Nach vorn ist er durch den Konus gesichert. Gegebenenfalls kann man den Radstern auch mit dem Zweikomponentenkleber EPASOL einkleben. Übrigens können in diesem Falle der schwierig herzustellende Konus in Radreifen und Hülse (Teil 1) sowie die Einkerbungen entfallen.

Die Räder werden ohne Gegengewichte angefertigt, weil Treib- und Kuppelräder bekanntlich unterschiedlich große Gegengewichte haben. Man müßte ansonsten für jedes Rad gesonderte Vorrichtungen herstellen, ganz abgesehen von den verschiedenen Formen bei Oldtimern. Deshalb empfiehlt es sich, Gegengewichte aus dünner Plastfolie auszuschneiden und modellgemäß mit „Plastifix" aufzukleben. Das ggf. überstehende Suralin der Kuppelzapfennaben wird mit Hilfe einer Rasierklinge abgeschnitten. Wer nicht schon von vornherein rotes Suralin verwendet hat, wird schließlich die Räder einfärben müssen. Beim Streichen ist es ratsam, vorher zu grundieren. Beispielsweise eignet sich Alkydharz-Vorstreichfarbe auch als Deckfarbe.

Bleibt zu hoffen, daß dieser Beitrag Anregungen vermittelt, Modell-Lokräder selbst herzustellen. Sicherlich läßt sich diese Variante noch verbessern, aber mit ihr kann man insbesondere Radgrößen berücksichtigen, die bisher noch nicht industriell gefertigt werden.

Anmerkung: Im Heft 3/72 veröffentlichten wir den Beitrag „Modellbahnbau mit Suralin". Er enthält nähere Informationen über die Bearbeitung dieses vielseitig verwendbaren Werkstoffs.

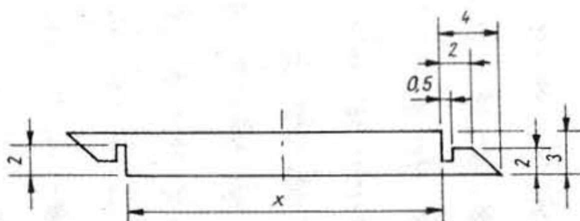
Die Redaktion

Steifkupplungen für TT

Da auf unseren Anlagen zumeist auch Züge verkehren, deren Zusammensetzung nur selten geändert wird (z. B. Schnell- und Personenzüge sowie Ganzgüterzüge), können auch Steifkupplungen eingesetzt werden. Sie kann sich jeder ohne großen Aufwand selbst herstellen und benötigt lediglich 0,3 mm bis 0,5 mm starkes Blech. Die Teile werden laut Zeichnung ausgeschnitten, befeilt und schwarz eingefärbt. Die Kupplungen sind durch folgende „X-Maße" (siehe Zeichnung) bestimmt: vierachsiger Rekowagen 18,5 mm, Schnellzugwagen 18,5 mm, dreiachsiger Rekowagen 21 mm. Der Wagenabstand beträgt somit nur noch ein Minimum.

Mit diesen Abmessungen sollten nun erst einmal die für den Umbau vorgesehenen Wagentypen in engen Gleisradien und Gegenkurven getestet werden, damit es nicht zu Überpufferungen kommt. Durch diese Steifkupplung kommt es bei den betreffenden Zuggarnituren nicht mehr zu ungewollten Entkupplungen.

St. Kindling, Merseburg



Modellbahn-Ausstellungen

8122 Radebeul – AG 3/4
Vom 16. bis 24. Februar 1985 gemeinsam mit der POS „German Titow", Wasa-Straße 21. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr. Fahrverbindung: Straßenbahnlinien 4 und 5 bis Haltestelle „Wasastraße" oder DR bis Bahnhof Radebeul Ost.

8290 Kamenz – AG 2/33
Vom 8. bis 10. Februar, am 13. Februar und vom 15. bis 17. Februar 1985 im Kulturhaus Geschwister-Scholl-Straße. Öffnungszeiten: Mittwoch und Freitag 15–18 Uhr, Samstag und Sonntag 9.30–11.30 Uhr und 13–18 Uhr.

Für die zahlreichen Glückwünsche zum Jahreswechsel sagen wir allen Freunden im In- und Ausland unseren herzlichsten Dank.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium
Redaktion „modelleisenbahner"

Ehrentafel

Für vorbildlichen Einsatz bei der Erfüllung der Aufgaben des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR wurden ausgezeichnet:

Verdienstmedaille DR, Stufe I

Claus Burghardt, Dresden

Aktivist der sozialistischen Arbeit

Heiko Prautzsch, Dresden
Wolfgang Aehlig, Radebeul
Franz Patzelt, Meißen
Karl-Otto Behla, Mittelebersbach
Harald Töpfer, Sonneberg
Hermann Holländer, Magdeburg
Lutz Kleymann, Magdeburg
Jürgen Bansemer, Barth
Siegfried Neumann, Zittau
Wolfgang Göbbels, Zittau
Günter Wermke, Berlin
Klaus Drobeck, Berlin
Karsten Flach, Dresden
Hans Nitzschke, Dresden
Peter Müller, Kreischa
Roland Ende, Dresden
Heiko Ifland, Erfurt
Stefan Gothe, Erfurt
Siegfried Unruh, Erfurt
Günter Kühn, Erfurt
Lothar Kleeberg, Leipzig
Rolf Schirmer, Leipzig

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 6/84 beachten.

Wer hat – wer braucht?

1/1 Suche: Eisenbahnjahrbücher 1968 und 1977.

1/2 Biete: DR-Kursbücher versch. Jahrgänge; TT-Personenwg. Suche: „50 Jahre Leipziger Hbf", „Die Andenbahnen", „Breite Spur – weite Strecken"; in N: BR 130/132, 110, 120, 106, 244, 211, 250, 254; Wagen (Eigenbauten).

1/3 Suche: „100 Jahre deutsche Eisenbahnen".

1/4 Biete: Ellok der EBT-Bahn (3-Leiter); GtL 4/4 (alles Eigenbau); BR 89, 91, VT 135. Suche: BR 44, 96, E 04, E 71 (Eigenbau)

1/5 Biete: DRG-Beschriftungssätze für Personen-, D-Zug- und Gepäckwagen (DRG Adler, Nummernschild, Klassenzeichen, Zuglaufschild und Raucher – Nichtraucher). Nummern entsprechend dem Vorbild und je Typ mehrere Nummern, Lokschilder aller Baureihen und -arten einschl. Gattungsschild und Schriftzug Deutsche Reichsbahn, in H0 und größer.

1/6 Biete: „Dampflok-Archiv"; „Reisezugwagen-Archiv"; „Diesellok-Archiv"; Eisenbahnjahrbuch 1980, 1981, 1982; „Baureihe 44"; „Modellbahn-Bauten"; „Modellbahn-Elektrotechnik"; „Modellbahn-Elektronik"; in H0: BR 01; 130; ES 499; E 499; 244; SVT 137. Suche: PIKO-Modellbahnkatalog, Nenngr. H0; VERO-Modellkatalog; alle Auflagen sowie Spezial-Güter- u. Kesselwagen des VEB Modellbahnwagen Dresden; Modellgleis.

1/7 Biete: Originalkopien „Winterfahrplan Sachsen 1894/95". Suche: Fotos BR^{1-7} (Alt); 52^8 (Reko); 52^9 (Staub).

1/8 Biete: 38 versch. Straßenfahrzeugmodelle, u.a. Dampfwalze; EMW u. Pferdegespanne (keine Bausätze); BR 64 in O. Suche: TT, E 70; T 334. H0: BR 42; 64; 84. $H0_m$: BR 99 (HERR)

1/9 Biete: Fotos von Lok-Spezialitäten. Suche: Fotos (Weltpostkarte) der Lok 38 1837 (bis ca. 1950 Bw Elsterwerda), im Betrieb, auch abgestellt oder im Schrott, aber mit lesbarer Nummer.

1/10 Biete: Trix, Schienen; Weichen; Kreuzungen; H0-3-Leiter Bakelit u. Trix-Regler u. -Trafos (alles vor 1940). Suche: Trix-Wagen u. Loks H0 bzw. 00, auch defekt, sowie Trix-Zubehör u. -Kataloge. Suche: Trix-Tauschpartner.

1/11 Biete: H0-Loks, u.a. BR 64; 75; 89 (DR u. sä. VT); Gehäuse für BR 84 u. 91; versch. Automodelle 1:87; HERR, $H0_m$-Personenwg (grün); Eigenbau-Straßenbahnmodelle in H0. Suche: Ält. Eisenbahnliteratur; Kursbücher/Fahrpläne (nur DR/DRG) vor 1972; HERR $H0_m$-Personenwg rot/elfenbein; Gehäuse für HERR-Lok; Rollwagen, Technomodell $H0_e$; 4-achs. OOw, GGw; Lowa-Straßenbahn von Prefo; Dias von Schmalspurbahnen.

1/12 Biete: H0, div. Gebäudemodelle. Suche: N, Dampflokmod. u.a. BR 110; 118.2; 120; 132.

1/13 Biete: H0, BR 01 (m. Garantie); i-Kupplung. Suche: Modellok in $H0_e$.

1/14 Biete: TT-Anlage, L-Form, 2,4 × 1,5 m. Komplette Fahrleitung, gute Landschaft, 5-Zugbetrieb möglich. 8 Loks, 18 Personenwg, 18 Güterwg.

1/15 Biete: kostenlos, Teile für Bahnhofsuhr (Nassenuhr); reparaturbed., zum Teil stark beschädigt.

1/16 Biete: „Dampflok-Archiv" 173 (nur geschl. Abgabe); „Dampflok-Archiv" 1; „Bodenläufer-Spielbahn-Supermodell". Suche: „E-Lok-Archiv"; „Reisezugwagen-Archiv"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Von Probstzella nach Sonneberg"; Gehäuse BR 84; Dampflokschild 86 617, 86 1617-9.

1/17 Suche: „Rügensche Kleinbahnen"; „Baureihe 01"; „Von Sonneberg nach Probstzella".

1/18 Biete: H0, BR 50; 80; E 44 (AEG); VT 137 (3-teil.); D-Zug-Wagen Typ Y; Modernisierungswg; PreFo-Straßenbahn. Suche: H0, BR 56 (pr.); 92, 93 (Eigenbau); $H0_m$-Material; „Baureihe 01", „Baureihe 44".

1/19 Suche: Bauplan für VT 175 in TT.

1/20 Biete: N, BR 118; 3 D-Zugwagen; Weichen; Schienen; „Straßenbahn-Archiv" 1. Suche: „Dampflok-Archiv" 3; BR 94 (Eigenbau) in TT.

1/21 Biete: Eisenbahn-Jahrbücher 1963–1982; „Diesellok-, Ellok-, Triebwagen- u. Reisezugwagen-Archiv". Suche: „Rügensche Kleinbahnen"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; „Von Sonneberg nach Probstzella"; „Deutsche Dampflokomotiven gestern und heute"; kompl. Jahrg. d. „modelleisenbahner" vor 1970; in H0: BR 55, 86, 91. (Nur Tausch.)

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Verkaufe TT BR 56, 55,– M; BR 81, 25,– M; 2 Bi 30 r/g, 10,– M; Gpw, rot, 5,– M; nur zusammen oder Tausch gegen BR 86 und LVT.
Ludwig, 7062 Leipzig
Rosenweg 62

Biete „Schiene, Dampf u. Kamera". Suche BR 44.
Biete BR 89 (PIKO). Suche BR 91.
Blischke, 9512 Kirchberg
Liebknechtstraße 28

Suche dringend „technomodell"-Gleismaterial (H0$_e$).
W. Sorschke, 8281 Rödern, 58

Verk. Schienenmat. v. Modellgl. H0 Weichen, Fahrltg.-Mat., alles neuw., zus. 100,– M.
U. Dreher, 7291 Langenreichenbach
Dorfstraße 132

Suche Fotos WPK der BR 50 Kohle, Öl, bzw. WPK und 18 × 24 der 50 3675-1 und 118 059-5.
Janicki, 4308 Thale (Harz)
Karl-Marx-Straße 40

Suche „i-Kupplungen", Ergänzungsbauteile, BR 44, H0-Kataloge.
R. Kehl, 4900 Zeitz
v.-Harnack-Str. 3

Biete Dampflokomotiven Nenngr. N.
Suche Dampflokomotiven Nenngr. H0, auch Eigenbau, u. Dampflok-Archiv Bd. 2–4.
H. Stelter, 9309 Königswalde
Siedlerweg 14

Biete H0 BR 41, 116,– M; BR01.5, 89,– M; BR 110, 38,– M; BR 118, 42,– M; E 69, 20,– M; 2 Windbgw., 14,– M; Trafo, Typ ME 002, 50,– M.
Suche H0 BR 23, BR 50, BR 64, BR66, E 11/211, H0$_e$ BR 99, 2 Persw. u. ein Gepw., 2 Güterw., ein Rollw.
I. v. Wichert, 3250 Staßfurt
Str. d. Völkerfreundschaft 51

Biete 3 Mappen Hist. Loks, je 2,– M; 3 Fotomappen Dampfloks i. Eins., je 2,– M; Strecken-Dieselloks, 24,80 M; EB-Kalender 83 3,– M.
Suche Bücher „BR 01", „BR 44", Diesellok-Archiv, Poster 03 1010, Ton-Kassette m. 0310.
U. Schultze-Dewitz, 1300 Eberswalde-Finow 1
Bebelstraße 4a

Tausche „Schmalspurbahnen in Sachsen" gegen „Baureihe 44" sowie Schmalspurwagen von „technomodell" gegen Wagen der Fa. HERR.
Frank Reinhold, 9513 Langenbach
Straße des Friedens 7

Suche Schmalspurloks u. H0$_e$-Wagen E 70, div. Dampfl. (auch ält. u. def. Mod. z. Ersatzt.-Gew.), Triebwagenzug „Intourex" o. „Transitus" 3tlg. TT, BR 55 N, Zeitschr. „Der Modelleisenb." 1975–82 kpl. u. 1/83.
Bretschneider, 9203 Großhartmannsdorf
Hauptstraße 188, PF 09–12

Suche „Der Modelleisenb." Jg. 1952 bis 55, 1956/1, 2, 3, 5, 1957/1, 9, 11, 12, 1958/2, 6, 8, 1976/7, 8, 9, 10, 11, 12, „Schmalspurb. in Sachsen", H0-BR 62 (VEB Bergefelde), PIKO-Lok 106, 110 u. ä. Modelle. Biete „Auf kl. Spuren", Modellb. Gerlach, BR 01 Dampfl.-Archiv 4, Übersch. d. Alpen.
Wesemann, 2400 Wismar,
Dahlmannstraße 28

Verk. H0-Anlage, 2,50 m × 1,75 m m. 3 Trafos, Dampf- u. Elloks, Fahrleitung, u. a. BR 01, 24, 55, 242, 211, EG 9, 110, Drehsch. u. viel Zubehör, für 1800,– M.
Suche BR 106.
S. Wegerich, 5700 Mühlhausen
Petristeinweg 51

Biete Eisenbahn-Jahrb. 1984, Straßenb.-Archiv 3, „Spreewaldbahn", „Selketalb.", „Brandenb. Städtebahn", „Schmalspurb. d. Oberl.", „Windbergb.".
Suche Straßenbahn-Archiv 2, „Modellbahn Pflege und Reparatur", Lexikon Modellb.
Pudewell, 1035 Berlin
Bänschstraße 79

Biete im Tausch BR 01.
Suche BR 44.
Verk. Dampflok-Archiv Bd. 4, „Dampflokom. d. Gegenwart", „Entwicklung d. Verkehrswesens".
Suche roll. Mat. Nenngr. S.
Colditz, 9159 Lugau
Sallauminer Straße 46

Suche „Das Signal" I, II, III, 1961, u. 10 „Modellbahnpraxis" 1 bis 58, „me" 1954/4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12; „me" 1955/1, 2, 3, 11, 12.
Biete „me" 1957/2,3, 4, 5, 7, 8, 9, 11, 12; 1958/1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12; 1960/1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12.
Suche H0-Loks u. -Wagen zu kaufen.
Angebote m. Preis an:
P. Hoffmann, 7404 Meuselwitz
Altenburger Straße 50

Suche in H0 Bauart 2251 Kesselwagen 4achser DB „ESSO", DB „SHELL", DR Schwedt, DR Leuna u. MÁV.
A. Teuchert,
9610 Glauchau
Mittelgasse 1

Biete für H0 BR 41, BR 23, BR 55.
Suche Modellfahrzeuge H0.
H. Kasperzek,
9300 Annaberg-Buchholz
Peter-Gast-Straße 9

Suche „Modelleisenb.", Jg. 1956, H. 1, 2, 3, 4, 6; Jg. kpl.; „Bilder v. d. Eisenbahn", Mappe 1 (evtl. Tausch g. Mappe 2 o. 3).
Biete „Modelleisenb.", Jg. 1975–83 (12,– M, 16,80 M bzw. 21,80 M/Jg.); div. H. 1977–81, (1,– M/St.); „Eisenbahnpraxis", Jg. 1979–83 (8,– M/Jg.), div. DR-Fahrpl., Sonderfahrtprogr., Kalend., Eisenbahnhefte (50,– M/5,– M/St.). Liste gegen Rückporto.
Böhme, 8021 Dresden,
Knappestraße 6

Tausche BR 56, BR 86, BR 92, BR110 und 9 Güterwagen (TT), T.449, BR204 der S IVCB, französische Ellok. TSch S.4, S.699 (IV), 700,– M, gegen Dampfloks, Dieselloks und Wagen in N (Eigenbauten) und ältere „ESPEWE"-Modelle H0.
Roland Eisenhut, 3723 Hasselfelde
Bruchstraße 1

Biete Eisenbahn-Jahrbuch 1971, Modellweichen 7,5°, 15,– M; DKW, 18,– M, Kataloge I; H0; N, Einzelh. „me" 1980–82, BR 41, 116,– M, im Tausch gegen BR 42, Bestzustand, oder Triebtender (Wanne).
Suche H0: 23-m-Drehscheibe, W.-Tender, BR 42, Geh. BR 23 u. VT 135 DR, Anker BR 50, auch Tausch mögl.
Zuschriften an:
L. Friedrich, 1141 Berlin
Buckower Ring 25

Biete „Der Modelleisenbahner" H. v. 1966 bis 1984, (1969 bis 1971, 1974, 1979 kompl.), je 1,– M, „Modellbahnb.", „Bahnland DDR", „Schmalspurb. d. OL" (9,– M, 12,– M, 19,– M).
Suche „Der Modelleisenbahner" 1952 bis 63, 67, mögl. kompl. Jg. od. einz., Dampflok-Archiv 1 u. 4 u. and. Lit., TT-Fahrz. „Modellbahnpraxis" 3–5, 7, 10–12, TT-Kataloge usw. Tausch u. Kauf.
J. Wobst, 8500 Bischofswerda
Nordstraße 1

Biete zum Tausch BR 41, 106, 66, 86, 130, 01.5 Lit. „Selketalb.", „Muldenthalb.", Baureihe 01", Straßenbahn-Archiv 2, Dampflok-Archiv 4, Modelleisenbahn-Lexikon, „Schmalsp. in Sachsen", Brandenb. Städtebahn".
Suche BR 23, 50, 84, auch def., VT 70 Silber, VT 135 rot-elfenb., m. Beiwagen, BR 99, Pers.- u. Güterwag., H0$_e$: „Steilrampen ü. d. Thür. Wald".
G. Menzel, 9385 Hohenfichte
Straße zur Lohe 2

Biete „BR 01", „BR 44", ME-Kalender 1970–78, H0: BR 23, 24, 42, 50, 75, 80, 81, 89, 91, V 200, M 61, VT 135 u. 2 Beiw., BN 150, TT: E 70, T 334, N: BR 65, H0$_e$: 2achs. Wagen (tm).
Suche H0: BR 84, Ersatzteile BR 91, ältere Kfz-Modelle, H0$_m$: Loks, Wagen, Rollwg. (HERR), Hemmschuh m. Stange für Rollwg. (HERR), H0$_e$: Lok IV K u. 4achs. braunen Personenwagen („technomodell").
Wegner, 1830 Rathenow
K.-Gehrmann-Straße 18

Rezensionen

Wolf-Dietger Machel: „Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984, 150 Seiten, 181 Abb., 24 Tabellen, Preis 11,40 Mark

Als 1969 nach über 80 Jahren die letzten Züge auf der Strecke Anklam – Friedland verkehrten, ging ein Kapitel der größten eigenständigen schmalspurigen Bahnen Deutschlands, der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB), zu Ende.
Die als Wirtschaftsbahn erbaute Strecke mit einer Spurweite von 600 mm wurde zuerst mit Pferden und später mit einfachen leichten Feldbahnlokomotiven betrieben. In der Folgezeit wurde die MPSB zu einem Streckennetz von mehr als 200 Kilometer Länge ausgebaut. Bemerkenswert ist, daß auf dieser Strecke bereits zwei Jahrzehnte nach Inbetriebnahme die erste Heißdampflok auf der Feldbahnspur überhaupt Dienst tat.
Dem Autor ist großer Fleiß zu bescheinigen. Er hat in jahrelanger mühevoller Kleinarbeit mit Unterstützung vieler ehemaliger Eisenbahner und einiger Eisenbahnfreunde einen hervorragenden historischen Abriß über diese einmal so bedeutsam gewesene Schmalspurbahn geschaffen. Der Leser erhält einen ausführlichen zusammenhängenden Überblick über die wechselvolle Geschichte der MPSB. Er wird aber auch über den Fahrzeugpark sowie die Anlagen, Bauten und über die Betriebsführung der Bahn informiert. Diese beeindruckenden Milieuschilderungen lassen Erinnerungen an eine Zeit wachwerden, in der die Begriffe Schmalspurbahn und Nostalgie noch nichts miteinander gemein hatten.
Bemerkenswert sind durchweg die interessanten Bilddokumente. Skizzen und Tabellen sowie das Quellenverzeichnis im Abschnitt 6 tragen wesentlich zur Wissensvermittlung bei. Für Interessenten noch ein Hinweis: Der Museumszug der ehemaligen MPSB mit der Lokomotive 99 3352 kann in Friedland (Meckl.) besichtigt werden.
Manfred Neumann

Dieser Titel wurde an den Buchhandel ausgeliefert. Sollte er inzwischen vergriffen sein, nutzen Sie bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken.

Diaserien mit Eisenbahnmotiven

VEB Kamenzer Spielwaren, Produktionsstätte IMAGO-Strahlbild Radebeul

1. Berliner S-Bahn (6 Dias) mit Erläuterungsheft 7,90 M
2. Traditionsbahn Radebeul – Radeburg (6 Dias) 4,50 M
3. 5 Serien (je 6 Dias) mit Eisenbahnmuseumsfahrzeugen, á 4,50 M, u.a. Loks 01 005, 02 0201, 17 1055, 19 017, 24 004, 38 1182, 41 001, 55 669, 62 015, 64 007, 74 1230, 89 6009, 91 134, 92 503, 94 1292, 98 001, 99 162, 99 539 u.a.

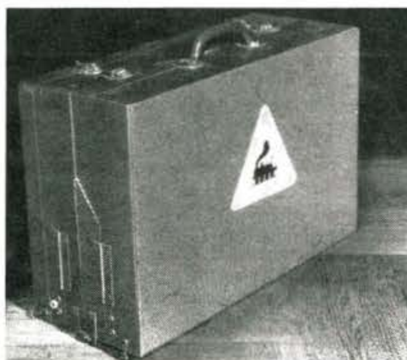
Farbdiapositive erfreuen sich bei Freunden der Eisenbahn und Modelleisenbahnern zunehmender Beliebtheit. Vermitteln sie doch wesentlich mehr Atmosphäre als Schwarzweiß-Fotos.
Vielen Wünschen werden sicherlich die oben genannten Dia-Serien gerecht. Gerade die Fotos von den Eisenbahnmuseumsfahrzeugen sind – obwohl teilweise mit Weitwinkelobjektiv aufgenommen – gut verwendbar, um die eigene Sammlung zu ergänzen.
Ist es doch meist nur nach längerer Zeit möglich, auf Fahrzeugausstellungen alle diese Lokomotiven auf den Film zu bannen.
Die Farbqualität der Diakopien ist gut.
Alle Serien sind in Folie verpackt und gerahmt.
Das Begleitheft zur Diaserie über die Berliner S-Bahn entstand vor mehr als zehn Jahren und ist somit nicht mehr aktuell.
Sämtliche Diaserien können (auch einzeln) beim VEB Kamenzer Spielwaren, Produktionsbereich IMAGO-Strahlbild, 8122 Radebeul, PSF 57, bestellt werden.

Wilfried Mengel

Hans-Werner Schellenberg (DMV), Zschopau

$H0_e$-Anlage im Koffer

Diese $H0_e$-Kleinstanlage ist in einem 7 kg schweren Holzkoffer untergebracht. Aufgeklappt hat er die Abmessungen 66 cm × 50 cm × 10 cm. In einem Zwischenboden unter der linken Anlagenhälfte befinden sich alle für den Betrieb erforderlichen Fahrzeuge, der Trafo und – für einen vollautomatischen Betrieb – ein Elektronikbaustein. Zweiseitig angebrachte Scharniere und zusätzlich, durch einen Felsen der Anlage abgedeckt, ein in der Mitte der Anlage angebrachtes Scharnier bewirken eine gute Lage der Kofferhälften zueinander. Das Vorderteil des Koffers läßt sich teilweise aufklappen.



Der Gleisunterbau besteht aus 6 mm starken Spanplatten. Das Gelände wurde mit Polystyrol und Grasmatten gestaltet. Die Hochbauten sind Mamos-Erzeugnisse. Die kleine Gewölbebrücke entstand aus einem TT-Tunnelportal. Das Technomodell-Gleis wurde eingeleimt und geschottert. Eine Mamos-Hintergrundkulisse begrenzt die Anlage. Auf eine Beleuchtung wurde verzichtet, ansonsten aber auf Details Wert gelegt. Ein Triebwagen entstand aus ETA-Teilen und dem N-Triebwagen von PIKO. Außerdem stehen zwei Dampfloks und eine Diesellok als Triebfahrzeuge zur Verfügung. Ebenfalls sind vier zweiachsige, zwei vierachsige Reisezugwagen, zwei Gepäckwagen, drei G-Wagen, vier O-Wagen, zwei Jauchetransportwagen und ein Schemelwagenpaar vorhanden. Ferner gehören noch fünf Paar Rollböcke und zwei Rollwagen zum Inhalt des Koffers.

1 Koffer aufgeklappt – Gesamtansicht mit fahrendem GmP

2 Haltepunkt Hasselbach, ein typisch schmalspuriges Dienstgebäude im sächsischen Stil

3 Der rechte Teil des Bahnsteigs mit einfahrendem Triebwagen. Gute Beute haben die beiden Jagdhelfer gemacht, die ein Wildschwein zum Zug bringen.

Fotos: W. u. J. Albrecht, Oschatz

1

2



3



XXXI. Internationaler Modellbahnwettbewerb in Niesky 1984

1



1 Lok 23 1105 (H0) von Olaf Herfen (DDR), Kategorie A 2, 2. Preis, 90 Punkte

2



2 MÁV-Lok-BR 601 (H0) von Lajos Fekete (UVR), Kategorie A 1, 3. Preis, 89 Punkte

3



3 Bayer. Personenzug, später DR (H0), von Albert Demmig (DDR), Kategorie B 1, 3. Preis, 89 Punkte

4



4 M 232.1 (H0) von Jan Koutný (ČSSR), Kategorie A 2, 3. Preis, 88 Punkte

5



5 Sächs.-3.-Klasse-Wagen (H0) von Karl-Ernst Hertam (DDR), Kategorie B 1, 1. Preis, 96 Punkte

Fotos: J. u. W. Albrecht, Oschatz